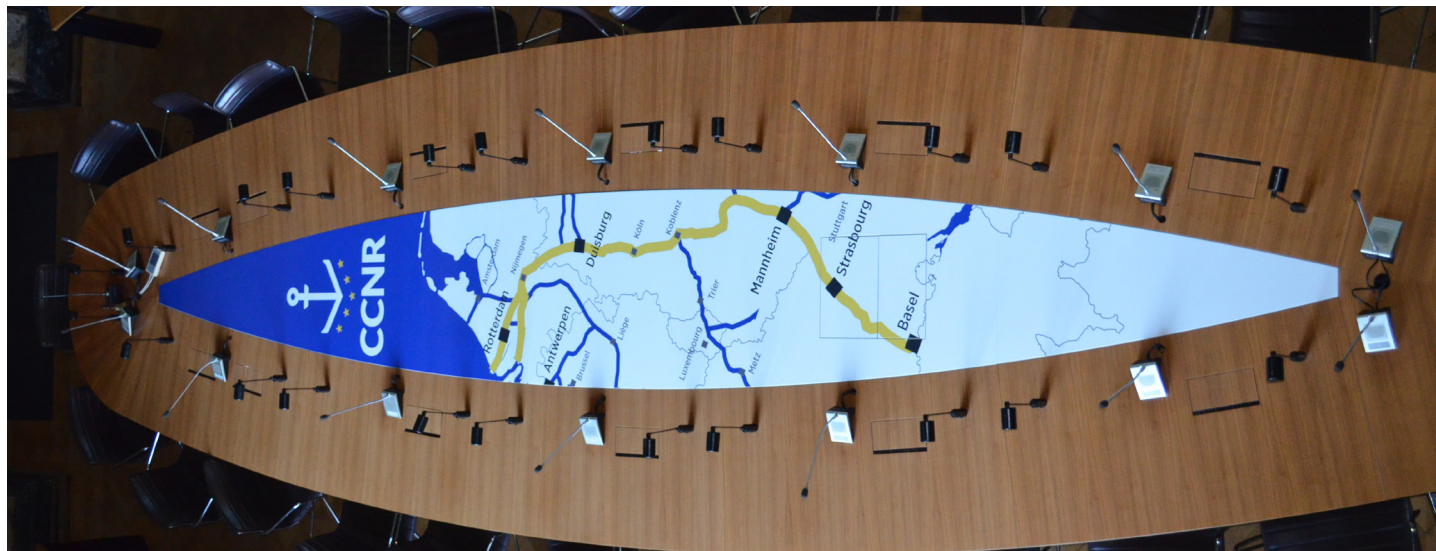


# PLENAIRE NAJAARSZITTING 2015 VAN DE CCR

Ref: CC/CP (15)06

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 3 december 2015 onder voorzitterschap van mw. Gijsbers, hoofd van de Nederlandse delegatie, in Straatsburg haar plenaire najaarszitting gehouden. Met deze plenaire zitting wordt de twee jaar van het Nederlandse voorzitterschap afgerond.



## VERSTERKTE EN GEÏNSTITUTIONALISEERDE SAMENWERKING VAN DE CCR MET DE EUROPESE COMMISSIE

De nauwere samenwerking tussen de Europese Commissie en de CCR, die stoelt op de in 2013 gesloten administratieve overeenkomst tussen DG Move en het secretariaat van de CCR, is een nieuwe fase ingegaan nu er een financieel kader tot stand is gebracht voor de ondersteuning van de activiteiten in de context van deze samenwerking. Het gaat hier enerzijds om reglementaire werkzaamheden op het gebied van de technische voorschriften en de beroepskwalificaties, die zullen worden verricht in het kader van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("CESNI"), en anderzijds om de marktobservatie op Europees vlak. De financiële regeling is voorzien voor een periode van drie jaar. Dit stelt de CCR in staat om deze samenwerking op Europees vlak, waar meer dan tien jaar geleden een begin mee werd gemaakt en waar dit nieuwe kader sterke impulsen aan zal geven, voluit verder uit te diepen.

De CCR verheugt zich met de Europese Commissie over de recente aanvaarding van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) door CESNI, die een eerste concrete realisatie van deze samenwerking vormt.

De CCR, die dit jaar haar 200-jarig bestaan viert, bevestigt door deze versterkte samenwerking haar vernieuwde rol als platform voor alle partijen die betrokken zijn en belang hebben bij de regelgevende activiteiten voor de binnenvaart in Europa.

## ECONOMISCHE SITUATIE IN DE RIJNVAART

In de eerste helft van 2015 is het vervoer over de traditionele Rijn in vergelijking met vorig jaar toegenomen, waarbij de vervoerde hoeveelheden een stijging lieten zien van 3% en de vervoersprestatie van 7%. De goederen die de grootste groei cijfers toonden waren naast containers, de aardolie- en landbouwproducten, terwijl in het vervoer van steenkolen en chemische producten in dezelfde periode een zekere daling werd waargenomen.

Voor wat het vervoer van goederen betreft, is de omvang van de vloot in West-Europa de eerste zes maanden van 2015 vrijwel hetzelfde gebleven. Dit in tegenstelling tot de cruiseschepen, waar veel nieuwbouw plaatsvindt als reactie op de economische boom die momenteel op de cruisevaart in Europa heerst.

De vrachtprijzen, die in de loop van het eerste kwartaal relatief stabiel waren, toonden in de tweede helft van het jaar een duidelijke stijging als gevolg van de uitzonderlijk lage waterstanden van de Rijn. In deze omstandigheden kunnen de schepen slechts kleinere hoeveelheden goederen vervoeren, waardoor een gebrek aan transporteenheden ontstaat. De vervoersprijzen en het omzetcijfer zijn als gevolg daarvan fors gestegen, met name in de tankvaart, maar ook in de drogelandvaart. Deze positieve effecten van de waterstanden voor de opbrengsten van de ondernemingen worden daarentegen genuanceerd door de daling in de hoeveelheden die in de tweede helft vervoerd konden worden, aangezien de schepen slechts beperkt konden laden. Alles bij elkaar genomen blijven de perspectieven voor 2016 positief.

## DOOR EEN AANPASSING VAN HET REGLEMENTAIR KADER MAAKT DE CCR HET MOGELIJK 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.

Tegen de achtergrond van de ervaringen die zijn opgedaan met de exploitatie van binnenvaartschepen die bij wijze van test al LNG gebruiken, heeft de CCR een wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aangenomen en daarin vastgelegd welke technische vereisten gelden voor dit soort schepen. De voorschriften zijn in nauw overleg tussen de bevoegde autoriteiten, deskundigen op dit vlak en het binnenvaartbedrijfsleven opgesteld. Zij vormen een aanvulling op het wettelijk kader voor het gebruik van LNG dat al in juni 2015 tot stand kwam. Zij waarborgen een hoge veiligheidsstandaard in de binnenvaart, terwijl tegelijkertijd technologische innovatie bevorderd wordt. Het nieuwe wetskader maakt het mogelijk LNG voortaan naast diesel als "reguliere" brandstof in de Rijnvaart te gebruiken.

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. Zoals bepaald in het Rijnvaartpolitieereglement mag



**CCR**  
CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

pas met het bunkeren worden begonnen als de schipper heeft vastgesteld dat de voorbereidende taken goed uitgevoerd en gedocumenteerd zijn.

De CCR bekrachtigt hierdoor eens te meer 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 verontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen en de exploitatiekosten in de binnenvaart.

### **SAMENSTELLING VAN DE KAMER VAN BEROEP**

Na het eervolle ontslag van de Belgische rechter Antoon Verstreken en de Zwitserse rechter Fritz Rapp, heeft de CCR voor de Kamer van Beroep de volgende rechters benoemd:

- de heer Paul De Baets (België) als rechter en de heer Björn Bullinck (België) als rechter-plaatsvervanger;

- mevrouw Marie-Louise STAMM (Zwitserland) als rechter en de heer Bruno LÖTSCHER (Zwitserland) als rechter-plaatsvervanger.

### **VOORZITTERSCHAP VAN DE CCR**

Overeenkomstig het rotatieprincipe zal Zwitserland in de periode 2016-2017 het voorzitterschap van de CCR bekleden. Deze functie zal worden bekleed door de heer Reto Dürler, hoofd van de Zwitserse Zeevaartafdeling van het federale departement van buitenlandse zaken en hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR.

### **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](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

# BIJLAGEN (BESTEMD VOOR DE VAKPERS)

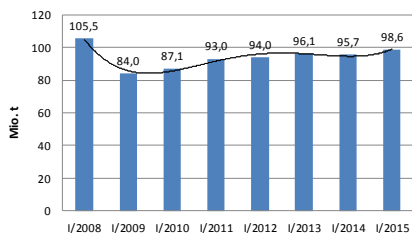
Ref: CC/CP (15)06

## ECONOMISCHE SITUATIE IN DE RIJNVAART

### Vrachtvolume en vervoersprestatie

Op de traditionele Rijn (tussen Bazel en de Duits-Nederlandse grens) werden in de eerste helft van 2015 98,6 mln. t goederen vervoerd, hetgeen 3% meer is dan in de eerste helft van 2014.

Afbeelding: vrachtvervoer op de traditionele Rijn per half jaar (2008-2015)



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

De vervoersprestatie bedroeg 21,1 miljard tonkilometer. In vergelijking met de eerste helft van 2014 is dit een stijging van 7%, die dus duidelijk hoger uitviel dan het vrachtvolume.

Vooraf de handel en het vervoer van aardolieproducten wisten te profiteren van de lage prijzen voor minerale olieproducten. Het containervervoer heeft de stijgende trend weten voort te zetten, met een plus van 3,5% in het vervoerde goederengewicht en 7,3% bij de TEU-hoeveelheid.

In de eerste zes maanden van het jaar werden tussen Bazel en de Duits-Nederlandse grens 745.169 containers geteld, hetgeen overeenkomt met een TEU-hoeveelheid van 1,16 mln. TEU.

#### Goederensegmenten met stijgende tendens:

- aardolieproducten (15,3 mln. t; +11,7 %)
- zand, aarde & bouwmaterialen (13 mln. t; +1,5 %)
- containers (8,2 mln. t; +3,5 %)
- land- en bosbouwproducten (6,2 mln. t; +11,5 %)
- metalen (6,1 mln. t; +7 %)

#### Stagnerende goederensegmenten:

- voedingsmiddelen en veevoeder (3,5 mln. t; +/- 0 %)
- ertsen (13,4 mln. t; +/- 0 %)

#### Goederensegmenten met een dalende tendens:

- steenkolen (15,6 mln. t; -2,6 %)
- chemische producten (10,7 mln. t; -2,8 %)

### Vlootontwikkeling

In het segment vrachtvervoer was het aantal nieuwe schepen dat in de eerste tien maanden van het jaar 2015 op de West-Europese markt kwam, in verhouding tot de reeds bestaande vlootcapaciteit, zeer gering. De tonnage van de nieuwe schepen in de drogelandvaart komt overeen met minder dan 0,5% van de bestaande vlootcapaciteit (van 10,5 mln. t) in West-Europa.

In de tankvaart waren de activiteiten wat de nieuwbouw van schepen betreft groter, hoewel duidelijk geringer dan enkele jaren geleden. De totale tonnage van de nieuwe schepen ligt bij circa 1,5% van de West-Europese vlootcapaciteit (3,2 mln. t). Ongeveer de helft van de nieuwe tankschepen vaart onder Nederlandse vlag.

In het segment van de riviercruises worden nog steeds veel schepen gebouwd, waarbij het aantal schepen in 2015 - net als in 2014 - bij circa 30 nieuwe eenheden ligt. Ongeveer driekwart hiervan vaart onder Zwitserse vlag. Tegen de achtergrond van een aanhoudende expansie van de wereldwijde vraag naar riviercruises op de Rijn, Main, Moezel, Donau, Seine, Elbe, Loire, Rhône, alsook op andere waterwegen in Europa, gaat de uitbreiding van de vloot in de passagiersvaart onverminderd door.

### Vrachtprijzen, omzet- en kostenontwikkeling

De transportprijzen laten in de eerste helft van het jaar nauwelijks enige verandering zien. In de tweede helft van het jaar valt er echter een sterke stijging van de vrachtprijzen waar te nemen, die voor het grootste deel een gevolg was van de sterk dalende waterstanden op de Rijn.

In het vrachtvervoer is het omzetniveau in de eerste helft van het jaar in Duitsland aanzienlijk gestegen. In Nederland was er een lichte stijging. In de tweede helft van het jaar zijn de vrachtprijzen in het vrachtvervoer en dus ook de omzetcijfers fors gestegen als gevolg van de lage waterstanden. De passagiersvaart boekte in Duitsland een lichte daling. In de passagiersvaart toont de omzet echter dankzij de zeer bloeiende riviercruises een opwaartse trend.

De belangrijkste kostencomponenten (brandstof-, personeels- en kapitaalkosten) ontwikkelden zich zeer verschillend. Als gevolg van de dalende

prijzen voor ruwe olie en aardolieproducten waren de brandstofkosten 15 tot 20% lager dan het voorafgaande jaar.

De hoogte van de personeelskosten ligt in de diverse landen in het Rijnbekken duidelijk op een verschillend niveau, hetgeen vooral te herleiden is tot het verschil in de socialezekerheidsstelsels en een aantal andere factoren die de loonkosten beïnvloeden. Belgische en Franse binnenvaartondernemingen moeten opkomen voor aanzienlijk hogere arbeidskosten dan Duitse en Nederlandse. De arbeidskosten zijn het laagst voor ondernemingen in Zwitserland en Luxemburg. Dit heeft ook consequenties voor de bedrijfsvoering en de ondernemingsvorm in de binnenvaart (verhouding tussen individuele ondernemers aan de ene kant en rederijen met veel personeel aan de andere kant).

Ondernemingen die voor de crisis in nieuwe schepen geïnvesteerd hebben, hebben nog steeds te kampen met hoge kapitaalkosten. De weinige ondernemers die in nieuwe schepen willen investeren, worden geconfronteerd met een hogere belasting dan wat op grond van het lage renteniveau te verwachten zou zijn, omdat zij tevens moeten opkomen voor risicopremies die bovenop de rente betaald moeten worden.

### Vooruitblik

Voor de drogelandvaart wordt voor 2015 en voor 2016 gerekend op een gemiddelde, lichte groei van 3%. Voor 2015 moet rekening worden gehouden met de lage waterstanden in de tweede helft van het jaar, die de resultaten enigszins drukken. Het vervoer in de tankvaart zal naar verwachting een sterkere groei tonen, aangezien bij de aardolieproducten duidelijk positieve signalen vast te stellen zijn (+5% voor 2015 en 2016). Dit hangt ook samen met enkele buitengewone factoren, zoals een toegenomen invoer van aardolieproducten via de Rijn door Zwitserland. Aan de vlootexpansie in het segment van de riviercruises lijkt vooralsnog geen einde te komen.



## DOOR EEN AANPASSING VAN HET REGLEMENTAIR KADER MAAKT DE CCR HET MOGELIJK OM VLOEIBAAR AARDGAS (LNG) IN DE RIJNVAART NAAST DIESEL ALS EEN "REGULIERE" BRANDSTOF TE GEBRUIKEN

*(Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) (Hoofdstuk 8b en bijlage T) en publicatie van de versie 1.0 van de standaard voor een controlelijst voor het bunkeren van LNG Vrachtwagen-Schip.)*

De Europese binnenvaart gebruikt vandaag de dag vrijwel uitsluitend gasolie als brandstof. De Europese Unie (EU) en de lidstaten van de CCR zijn er een voorstander van om net als in de andere vervoerstakken, in de binnenvaart andere brandstoffen te introduceren. 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 naar verhouding vrij klimaat- en milieuvriendelijk. De CCR steunt de invoering van vloeibaar aardgas (LNG) als vervangende brandstof in de binnenvaart. In de Visie 2018 heeft de CCR zich tot doel gesteld de innovatie op het vlak van vervangende brandstoffen en energievormen, en met name op het vlak van vloeibaar aardgas (LNG) te bevorderen.

Het gebruik van aardgas als brandstof (bijvoorbeeld in de vorm van vloeibaar gemaakt aardgas (LNG)) brengt echter meer risico's met zich mee dan het gebruik van gasolie, vandaar dat er in de Rijn- en Europese binnenvaart een verbod is op het gebruik van aardgas of andere brandstoffen met een vlampunt van 55°C of minder. Om vast te kunnen stellen of het mogelijk is om LNG veilig in te zetten, heeft de CCR het gebruik van LNG aan boord van 15 schepen tijdelijk voor testdoeleinden en onder talrijke technische en operationele vereisten toegelaten. Op dit moment zijn vijf van deze vijftien schepen reeds in de vaart. Op grond van de regelmatig door de scheepsexploitanten in te dienen rapporten kon worden vastgesteld dat het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof in de binnenvaart mogelijk is, op voorwaarde dat bij de bouw en exploitatie van de schepen, alsook de scholing van de bemanning, een aantal specifieke eisen in acht worden genomen. De CCR heeft vervolgens besloten haar reglementen aan te passen, zodat voortaan het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof in de Rijnvaart onder in achtneming van bepaalde vereisten kan worden toegestaan. In juni 2015 heeft de CCR dienovereenkomstige wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) aangenomen. De mogelijkheid om ook nog het gebruik van andere, vervangende brandstoffen toe te laten, zal in een later stadium door de CCR worden onderzocht.

Gezien de technische complexiteit van het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) en de omvangrijke implicaties voor de binnenvaart, achtte de CCR het van groot belang om het binnenvaartbedrijfsleven en de technisch deskundigen die al ervaring hebben met het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) nauw bij de werkzaamheden te betrekken. De voorstellen voor de wijziging van de reglementen zijn, toen zij vaste vorm aan begonnen te nemen, tijdens een hoorzitting voorgelegd aan diverse vakorganisaties van de betrokken economische sectoren, alsmede aan deskundigen van de overheden en andere instellingen. De deelnemers aan deze hoorzitting hebben de voorstellen verregaand begroet. De bevoegde organen van de CCR hebben in de daaropvolgende besluitvormingsprocedure rekening gehouden met de aanvullende opmerkingen die tijdens de hoorzitting naar voren werden gebracht.

Het tijdens de vorige plenaire zitting van de CCR aangenomen besluit vult het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) aan met een hoofdstuk 8b, dat specifieke bepalingen bevat voor schepen die aan boord een aandrijvingssysteem of hulpsysteem hebben geïnstalleerd dat gebruik maakt van een brandstof met een vlampunt van 55°C of minder, en met een bijlage T, die volledig gewijd is aan het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG).

Hoofdstuk 8b bakent af welke vereisten van toepassing zijn op aandrijvings- en hulpsystemen, welke controles vereist zijn en hoe de veiligheid georganiseerd dient te worden. De bevoegde autoriteiten kunnen voor de uitvoering van bepaalde controletaken terugvallen op gespecialiseerde technische diensten.

Bijlage T bevat aanvullende bepalingen voor schepen die gebruik maken van brandstoffen met een vlampunt van 55°C of minder, waarvan deel I geheel en al gewijd is aan vloeibaar aardgas (LNG). Dit deel I bestaat uit vijf hoofdstukken: algemene bepalingen (1), installaties aan boord van het schip en het concept van de installatie (2), brandveiligheid (3), elektrische systemen (4) en sturings-, bewakings- en veiligheidssystemen (5).

Deze nieuwe technische voorschriften zullen op 1 december 2016 van kracht worden. Hierdoor zal het mogelijk worden de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken een certificaat van onderzoek te verstrekken, zonder dat zij een individuele, internationale vergunning voor testdoeleinden hoeven aan te vragen, die verstrekt wordt in de vorm van een "aanbeveling" krachtens artikel 2.19 van het ROSR. Voor de bouw van schepen die LNG als brandstof gebruiken, is dit dus weer een obstakel minder.

Door de publicatie van de versie 1.0 van de standaard voor een controlelijst voor het bunkeren van LNG Vrachtwagen-Schip in oktober van dit jaar is er ook meer rechtszekerheid gekomen. Overeenkomstig artikel 15.07 van het Rijnvaartpolitierglement mag pas begonnen worden met het bunkeren als de schipper heeft vastgesteld dat de lijst volledig is ingevuld.

De Europese Commissie heeft de werkzaamheden van de CCR waardoor een rechtskader wordt gecreëerd voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) in de binnenvaart begroet en aangekondigd dat de wijzigingen en aanvullingen die voorzien zijn voor de reglementen van de CCR zoveel mogelijk in de dienovereenkomstige Europese wetgeving zullen worden overgenomen.

## WIJZIGINGEN MET BETREKKING TOT HET VRIJE ZICHT

*(Artikel 1.07 van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en de artikelen 7.02, 15.01, vijfde en zesde lid, 24.02 en 24.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR))*

Tijdens de plenaire zitting in december van dit jaar heeft de CCR besloten dat de zone zonder direct zicht naar voren van 350 m tot 500 m mag worden uitgebreid als het schip over geschikte hulpmiddelen beschikt. Dit besluit zal het vervoer van containers ten goede komen (met name het vervoer van 4 lagen containers), terwijl toch het huidige veiligheidsniveau kan worden gehandhaafd.

Het zicht vanuit het stuurhuis naar alle kanten is onvermijdelijk om verschillende redenen een aantal graden beperkt, zij het als gevolg van de bouwwijze van het schip, zij het vanwege de lading. Al naar gelang van personen aan of van boord gaan, of het schip aanlegt of afmeert, manoeuvres uitvoert of vaart, zal de stuurman de verschillende zones moeten kunnen zien.

Er bestaan verschillende technische hulpmiddelen waardoor men indirect zicht kan krijgen op zones die men niet rechtstreeks kan zien. Hoewel technische hulpmiddelen in bepaalde opzichten zelfs beter zijn dan het menselijk oog, kunnen zij toch het directe zicht niet geheel vervangen. Soms worden zij echter ook als aanvulling gebruikt voor zones die wel rechtstreeks met het oog waarneembaar zijn.

Krachtens het ROSR mogen voor een verkleining van de zones die naar voren toe niet zichtbaar zijn, alleen hulpmiddelen worden gebruikt die daarvoor geschikt zijn. In een dienstinstructie wordt precies aangegeven welke technische eigenschappen dergelijke geschikte hulpmiddelen dienen te hebben om ingezet te mogen worden voor zones die niet zichtbaar zijn, namelijk, spiegels, videocamera's en radarinstallaties.

Artikel 1.07 van het RPR bepaalt: "het vrije uitzicht mag door de lading of de trim van het schip niet meer worden beperkt dan tot 350 m vóór de boeg".

De afgelopen tien jaar is het vervoer van containers over de Rijn gestaag gestegen en de schepen vervoeren tussen Straatsburg en Rotterdam normaal gesproken vier lagen containers. De bovenste laag containers beperkt een deel van het vrije uitzicht naar de boeg van het schip.





Vandaar dat men het nodig achtte de huidige formulering van de voorschriften in het ROSR en RPR te verduidelijken en deze aan te passen aan de nieuwe omstandigheden in de binnenvaart door rekening te houden met geschikte hulpmiddelen.

Gezien de verstrengeling tussen de technische voorschriften van het ROSR en de operationele voorschriften van het RPR, zijn beide reglementen dienovereenkomstig aangepast. Dat wil zeggen dat de technische kenmerken van de voorzieningen in principe in het ROSR zijn gedefinieerd, terwijl de operationele voorwaarden die gelden voor de toepassing en het gebruik zijn terug te vinden in het RPR.

De nieuwe voorschriften zullen op 1 december 2016 in werking treden.

### **DEFINITIEVE WIJZIGING VAN HET RIJNVAARTPOLITIERGELEMENT**

*Wijziging van de voorschriften voor het door waarschuwingsposten geregelde riviergedeelte Oberwesel - St. Goar (Inhoudsopgave, artikelen 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 en bijlage 9)*

De CCR heeft tijdens de plenaire zitting in december jongstleden besloten om vanaf 1 december 2016 de voorschriften voor het door waarschuwingsposten geregelde riviergedeelte

tussen Oberwesel en Sankt Goar, die tijdelijk van kracht waren sinds 1 december 2013, om te zetten in definitieve voorschriften van het RPR. Na een testfase van twee jaar en in het licht van de positieve ervaringen worden deze voorschriften die het door waarschuwingsposten geregelde riviergedeelte uitbreiden en bovendien vereenvoudigen, omgezet in definitieve voorschriften.

Het bevaren van het gedeelte van de Rijn tussen Oberwesel en St. Goar brengt voor schepen en samenstellen bepaalde moeilijkheden met zich mee. De verkeersregeling door waarschuwingsposten heeft de veiligheid in dit riviergedeelte verhoogd, hetgeen niet wegneemt dat dit gedeelte nog steeds het gedeelte is waar zich op de Rijn de meeste ongevallen voordoen.

Tijdens de plenaire najaarszitting in 2012 heeft de CCR een wijziging van het RPR aangenomen waardoor de voorschriften die voor dit riviergedeelte gelden, werden vereenvoudigd en verduidelijkt. Dit amendement werd eveneens uitgebreid (stroomopwaarts tot aan Tauerwerth) voor het riviergedeelte dat met waarschuwingsposten geregeld wordt. Deze wijziging van het RPR, dat aangenomen werd in de vorm van een voorschrift van tijdelijke aard, is van kracht sinds 1 december 2013 en zal gelden tot 30 november 2016.

Vastgesteld werd dat de afgelopen twee jaar de scheepvaart geen hinder heeft ondervonden van deze wijziging. Er hebben zich geen ongevallen voorgedaan en er waren ook iets minder overtredingen van het oploopverbod. Het bedrijfsleven werd geraadpleegd en heeft laten weten de nieuwe regelgeving te begroeten.

Gezien de positieve ervaringen die hiermee zijn opgedaan, heeft de CCR besloten de tijdelijke voorschriften met ingang van 1 december 2016 definitief in het RPR op te nemen en op deze wijze een bijdrage te leveren aan een verdere verhoging van de veiligheid in de Rijnvaart.