

PLENAIRE NAJAARSZITTING 2025

Ref: CC/CP (25)06

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 4 december 2025 haar plenaire najaarszitting in Straatsburg gehouden. Tijdens de zitting is teruggeblikt op de belangrijkste resultaten van het Nederlandse voorzitterschap (2024-2025) en zijn de prioriteiten van het inkomende Zwitserse voorzitterschap (2026-2027) toegelicht. Er zijn diverse besluiten aangenomen, met name over de economische situatie in de Rijnvaart, de politie- en verkeersvoorschriften, op afstand bestuurde schepen, bemanningen, vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg, het terugdringen van de emissies in de binnenvaart en de Overeenkomst van 1952.

BALANS VAN HET NEDERLANDSE VOORZITTERSCHAP VAN DE CCR

De wisseling van het roulerend voorzitterschap aan het einde van dit jaar vormde voor de heer van Kruiningen, voorzitter van de CCR en hoofd van de Nederlandse delegatie, een goed moment om stil te staan bij de hoofdpunten van de periode 2024-2025. Tijdens het Nederlandse voorzitterschap zijn diverse strategiewerkshops georganiseerd over de samenwerking met de Europese Commissie, die zeer constructief verloopt. Op het gebied van verduurzaming is onder meer gewerkt aan de tenuitvoerlegging van de routekaart van de CCR en aan standaarden voor luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen, die als basis zullen dienen voor een internationaal label. Daarnaast heeft de CCR bij de EU gepleit voor een passend financieringskader voor de verduurzaming en energietransitie in de binnenvaart. Met betrekking tot klimaatadaptatie is voorgesteld om toe te werken naar een 'masterplan Rijn'. Het doel is om tot een integrale benadering te komen, waarbij breder wordt gekeken dan alleen vanuit laag water en rekening wordt gehouden met Europese regelgeving. De Nederlandse delegatie heeft zich ook ingezet voor de verdere ontwikkeling van het beleid rond geautomatiseerd varen. Zo zijn verschillende ontheffingen verleend voor proefprojecten met op afstand bestuurde schepen op de Rijn. Tot slot heeft de CCR gewerkt aan oplossingen voor het behoud van bepaalde schepen in verband met het aflopen van langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN. Het gaat om 24 voorstellen met betrekking tot overgangsbepalingen die vanaf 2035 aflopen. CESNI zal zich in 2026 over deze voorstellen buigen.

PRIORITEITEN VAN HET ZWITSERSE VOORZITTERSCHAP VAN DE CCR

Het inkomende Zwitserse voorzitterschap heeft zijn doelstellingen en prioriteiten voor de komende twee jaar gepresenteerd. Voor 2026-2027 zijn de volgende speerpunten voor de CCR genoemd: milieu, duurzaamheid, digitalisering en veiligheid. Daarnaast ligt de focus op het voortzetten van de lopende werkzaamheden voor het stroomlijnen van het CCR-secretariaat en op het versterken van de samenwerking met de EU en de Europese riviercommissies. Begin 2026 zal hierover een specifiek persbericht verschijnen.

ECONOMISCHE SITUATIE IN DE RIJNVAART

De ontwikkeling van het vrachtvervoer liet voor de Rijn alles bij elkaar genomen een daling zien (-6%*). Het vervoer van droge bulkclading kende een negatieve ontwikkeling (-8,4%), wat vooral samenhang met twee marktsegmenten: zand, stenen, aarde en bouwmaterialen aan de ene kant en ijzererts aan de andere kant. Het vervoer van vaste brandstoffen (kolen) was het enige marktsegment dat – tegen de trend van de afgelopen jaren in – een positieve ontwikkeling toonde. Het vervoer van vloeibare bulk (chemische en aardolieproducten) liet eveneens een daling zien (-8,5%). Het containervervoer lijkt daarentegen met een lichte stijging (+1,0%) in rustiger vaarwater te zijn gekomen. Wat betreft de brandstofprijzen in de binnenvaart zette de dalende trend, die sinds 2022 zichtbaar is, zich voort in de eerste helft van 2025. Voor de tweede helft van 2025 en voor 2026 wordt een lichte verdere daling verwacht. De vrachtprijzen lieten in de eerste helft van 2025 een sterke stijging zien, die samenhang met de lage waterstanden. Voor de tweede helft van 2025 wordt, door een zwakke transportvraag en normalisering van de waterstanden, eerder van een daling van de vrachtprijzen uitgegaan. Tot slot toonde de passagiersvaart in de eerste helft van 2025 een positieve ontwikkeling, in lijn met de trend sinds 2022. Bij de sluis van Iffezheim werden 7,6% meer riviercruiseschepen geteld dan in de eerste helft van 2024. Ook voor de tweede helft van 2025 en voor 2026 wordt verwacht dat deze positieve ontwikkeling zich voortzet.



dh. Portmann (Zwitserland) en dh. van Kruiningen (Nederland)



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

* in de eerste helft van 2025 ten opzichte van dezelfde periode in 2024



WIJZIGINGEN VAN HET RPR MET BETREKKING TOT DE TGAÏN EN DE BOORDLICHTEN

Tijdens de plenaire zitting is een besluit aangenomen waarmee in het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) een voorschrift van tijdelijke aard is vastgelegd met betrekking tot de trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAÏN). Een TGAÏN is een aan boord van een schip ingebouwd navigatieapparaat voor de automatische besturing van het schip langs een te volgen track. De wijziging van het RPR heeft tot doel het gebruik van de TGAÏN te regelen, mede naar aanleiding van twee zware ongevallen die zich onlangs hebben voorgedaan aan de sluis van Iffezheim (Rijn) en de sluis van Müden (Moezel). Dankzij deze wijziging gelden nu minimale vereisten die met name het veilig passeren van sluisen moeten garanderen, in afwachting van de definitieve vereisten die naar verwachting op 1 januari 2028 van kracht zullen worden. Dit tijdelijke voorschrift is een internationaal gecoördineerde maatregel die van kracht zal zijn van 1 juni 2026 tot en met 31 december 2027.

Er is ook een tweede wijziging van het RPR aangenomen, waarmee de voorschriften voor de optische tekens en met name de boordlichten van schepen zijn aangepast. Voor bepaalde schepen moeten de boordlichten altijd op het achterschip worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het schip 's nachts duidelijk zichtbaar is. De aangenomen wijziging heeft tot doel rekening te houden met de specifieke kenmerken van duw- en sleepboten met een lengte van niet meer dan 35 meter. Deze schepen worden vrijgesteld van de verplichting om de boordlichten op het achterschip te voeren, vanwege technische moeilijkheden bij het aanbrengen van de lichten. De wijziging wordt op 1 december 2026 van kracht.

ZES NIEUWE AANBEVELINGEN VOOR OP AFSTAND BESTUURDE SCHEPEN

Om de ontwikkeling van op afstand bestuurde schepen te bevorderen en praktijkervaring op te doen, heeft de CCR voor de volgende zes proefprojecten aanbevelingen aangenomen:

- het motorvrachtschip ERNST KRAMER;
- het duwstel PRIVILEGE;
- het motortankschip VOLHARDING 1;
- het motortankschip VOLHARDING 3;
- het motortankschip VOLHARDING 17;
- het motorvrachtschip BLUE MARLIN.

De nationale autoriteiten kunnen op basis van de aanbevelingen van de CCR voor de zes proefprojecten ontheffingen verlenen om af te wijken van de CCR-reglementen. In het kader van deze proefprojecten mag het schip of duwstel op bepaalde momenten en op specifieke gedeelten van de Rijn op afstand worden bestuurd door een operator in een afstandsbesturingscentrale (ABC). Hoewel de dienstdoende minimumbemanning zich nog aan boord zal bevinden, moet voor de proefprojecten toch ontheffing worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR). Omdat het om een testfase gaat, blijft de schipper aan boord de enige verantwoordelijke en kan hij op elk gewenst moment ingrijpen. De extra sensoren op het schip of duwstel, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC en de aanwezigheid van de minimumbemanning aan boord moeten een veiligheidsniveau waarborgen dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. In de aanbevelingen is vastgelegd dat er regelmatig evaluatierapporten moeten worden ingediend bij de CCR, zodat lering kan worden getrokken uit de opgedane ervaringen en input kan worden geleverd voor de verdere werkzaamheden. Deze aanbevelingen laten concreet zien hoe de CCR innovatie wil stimuleren en de ontwikkeling van geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen wil bevorderen.

ARBEIDSMOBILITEIT VAN BEMANNINGSLIEDEN

De CCR heeft een wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) aangenomen om de erkenning mogelijk te maken van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die door derde landen zijn afgegeven en door de Europese Commissie (EC) als geldig zijn erkend. Dankzij deze proactieve maatregel kunnen door de EC als geldig erkende documenten van derde landen automatisch door de CCR worden erkend, en aldus coherente rechtskaders worden gewaarborgd. Daarmee wordt ook de arbeidsmobiliteit bevorderd van werknemers die op de Rijn willen werken. De wijziging wordt op 1 januari 2026 van kracht.

VRAAGSTUKKEN IN VERBAND MET DE RIJN ALS VAARWEG

De CCR heeft toestemming verleend voor het stremmen van afzonderlijke kolken van de sluisen in de Bovenrijn om onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Daarnaast is op 17 oktober jongstleden door middel van een schriftelijke procedure een besluit van de CCR aangenomen over de plaatsing van een dukdalf voor het afmeren van middelgrote en grote schepen, stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

TERUGDRINGEN VAN DE EMISSIES IN DE BINNENVAART

In de routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart (2021) worden de transitietrajecten voor de vloot geschetst en een aantal mogelijke financiële, reglementaire en vrijwillige maatregelen vastgesteld. Naar aanleiding van het verslag over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart, dat in juni 2025 werd aangenomen en gepubliceerd, heeft de CCR een begin gemaakt met de herziening van de studie die betrekking heeft op de “economische en technische evaluatie van de vergroeningstechnologieën die bijdragen aan de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart”. Indien de benodigde middelen beschikbaar komen, zal met dit onderzoeksproject de basis worden gelegd voor een herziening van de routekaart tegen 2030.

VERZOEK OM INTERPRETATIE VAN DE OVEREENKOMST VAN 1952

De CCR heeft een interpretatieverzoek (klacht) ontvangen met betrekking tot de Overeenkomst van 1952 betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt – beter bekend als het Gasolieprotocol 1952 – en de Herziene Rijnvaartakte. De Overeenkomst van 1952, geïnterpreteerd in het licht van de Herziene Rijnvaartakte, beoogt gelijke behandeling van vervoerders in de binnenvaart te waarborgen door douanerechten, belastingen en elke andere wetgevende maatregel die de scheepvaart in een bepaalde Rijnsoeverstaat kan bevoordelen te verbieden. De overeenkomst voorziet bovendien in volledige belastingvrijstelling voor gasolie. De ingediende klacht heeft met name betrekking op een maatregel die in Nederland is getroffen om Nederlandse bunkerbedrijven toe te staan hernieuwbare brandstof tegen gunstige prijzen te verhandelen. Aangezien gasolie in 1952 de enige beschikbare brandstof voor vervoerders in de binnenvaart was, is door de CCR een evolutieve interpretatie gevolgd waarbij het in de Overeenkomst

van 1952 vastgelegde verbod op nationale maatregelen die de brandstofprijzen beïnvloeden, zowel voor gasolie als voor hernieuwbare brandstoffen geldt. De CCR is echter van oordeel dat de door de Nederlandse overheid getroffen maatregel niet in strijd is met de Overeenkomst van 1952 en de Herziene Rijnvaartakte, omdat deze zich richten op vervoerders in de binnenvaart en niet op bunkerbedrijven. Bovendien wordt het concurrentievermogen van de binnenvaart in de andere Rijnsoeverstaten hierdoor niet aangetast: vervoerders in de binnenvaart kunnen immers vrij kiezen welke brandstof zij bunkeren (gasolie of alternatieve brandstof) en waar zij dat doen. In het belang van milieubescherming dienen stimulerende maatregelen die de ontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen bevorderen te worden ondersteund.

TOEKENNING VAN DE STATUS VAN WAARNEMERSSTAAT AAN DE REPUBLIEK MOLDAVIË

De CCR heeft tijdens de plenaire najaarszitting de Republiek Moldavië de waarnemersstatus toegekend. De Republiek Moldavië is lid van de Donaucommissie en is officieel kandidaat-lidstaat voor toetreding tot de Europese Unie. Bovendien heeft Moldavië sinds 2023 de status van waarnemer bij CESNI. De CCR kijkt uit naar de deelname van Moldavië aan de werkzaamheden. Met dit besluit is de Republiek Moldavië de twaalfde staat met de status van waarnemer bij de CCR.

VOLGENDE PLENAIRE ZITTING

De volgende plenaire zitting van de CCR vindt plaats op 11 juni 2026 in Straatsburg.

Alle tijdens de plenaire zitting aangenomen besluiten zijn vanaf half januari 2026 beschikbaar op de volgende pagina van de CCR-website: <https://www.ccr-zkr.org/13020400-nl.html>.

DE CCR WENST U ALVAST FIJNE FEESTDAGEN!

DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.



Palais du Rhin
2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex
Tel. +33 (0)3 88 52 20 10
Fax +33 (0)3 88 32 10 72
ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org