



**NAJAARZITTING 2024
AANGENOMEN BESLUITEN
(2024-II)**

Straatsburg, 5 december 2024

NAJAARSZITTING 2024

AANGENOMEN BESLUITEN

(2024-II)

Straatsburg, 5 december 2024

INHOUD

Bladzijde

I.	Opening van de zitting - Vaststelling van de agenda - Samenstelling.....	5
PROTOCOL 1	Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda.....	5
PROTOCOL 2	Samenstelling van de Centrale Commissie	5
II.	Algemene zaken	5
PROTOCOL 3	Ondertekening van een nieuw dienstverleningscontract met DG MOVE van de Europese Commissie	5
PROTOCOL 4	Herziening van de werkprogramma's 2024-2025	6
III.	Juridische zaken	34
PROTOCOL 5	Juridische zaken.....	34
IV.	Economische aspecten	34
PROTOCOL 6	Economische situatie in de Rijnvaart in de eerste helft van 2024.....	34
PROTOCOL 7	Wijziging van Besluit 2024-I-6 inzake de economische situatie in de Rijnvaart in 2023 (gecorrigeerde versie van november 2024).....	47
PROTOCOL 8	Wijziging van Besluit 2023-II-9 inzake de economische situatie in de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2023 (gecorrigeerde versie van november 2024)	54
V.	Schipperspatenten en bemanning	65
PROTOCOL 9	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn: Wijziging van artikel 11.01, tweede lid (Patentplicht) en van bijlage 5 (Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geassocieerd zijn).....	65
VI.	Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn	70
PROTOCOL 10	Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) ter wijziging van bijlage 13 met betrekking tot de aanwezigheid aan boord van de op grond van het bij het ADN gevoegde reglement vereiste scheepsbescheiden en andere documenten	70
PROTOCOL 11	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) met betrekking tot de bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten (artikelen 9.01, tweede en derde lid, en 10.01, vierde lid).....	74
PROTOCOL 12	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) voor de harmonisatie van het begrip "Certificaat van Onderzoek" in het RPR	76
PROTOCOL 13	Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en verwijzing naar editie 2025/1 van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2025/1) (artikel 1.01).....	82
VII.	Technische voorschriften voor schepen.....	86
PROTOCOL 14	Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025/1)	86

PROTOCOL 15	Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB).....	89
VIII.	Geautomatiseerd varen	89
PROTOCOL 16	Geautomatiseerd varen.....	89
IX.	Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren	90
PROTOCOL 17	Toepassing van het ADN op de Rijn – Aanpassing van de overgangsbepalingen van bijlage 1 van Besluit 2009-II-20	90
X.	Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg.....	93
PROTOCOL 18	Bouw van een uitzichtplatform door de gemeente Drusenheim, aan de linker Rijnsoever, bij Rijnkilometer 318,200	93
PROTOCOL 19	Plaatsing van twee extra dukdalven bij de laadsteiger van de fabriek TEREOS in Marckolsheim bij Rijnkilometer 242,000	97
PROTOCOL 20	Plaatsing van twee dukdalven voor het afmeren van grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Marckolsheim bij Rijnkilometer 239,600.....	102
PROTOCOL 21	Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn.....	106
XI.	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	108
PROTOCOL 22	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	108
XII.	Begroting en beheer	118
PROTOCOL 23	Begroting van de Centrale Commissie voor 2025.....	118
PROTOCOL 24	Wijziging voor het Personeelsreglement.....	119
XIII.	Diversen	122
PROTOCOL 25	Gebruikelijke besluiten voor het einde van het jaar	122
XIV.	Diverse mededelingen en punten ter informatie.....	122
PROTOCOL 26	Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten	122
PROTOCOL 27	Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	122
PROTOCOL 28	Stand van de ratificaties van de verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	122
PROTOCOL 29	Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 13 juni 2024.....	128
PROTOCOL 30	Arbeidsmarkt in de Europese binnenvaart	152
PROTOCOL 31	Persbericht	152
PROTOCOL 32	Datum van de volgende plenaire zitting	152

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2024

I. Opening van de zitting - Vaststelling van de agenda - Samenstelling

PROTOCOL 1

Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Samenstelling van de Centrale Commissie

Geen besluit.

II. Algemene zaken

PROTOCOL 3

Ondertekening van een nieuw dienstverleningscontract met DG MOVE van de Europese Commissie

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR),

in het verlengde van de dienstverleningscontracten die eerder door haar zijn gesloten met DG MOVE van de Europese Commissie,

machtigt haar secretaris-generaal om namens de CCR het contract MOVE/D3/SER/2024-109/SI2.928809 (MOVE-2024-NP-0045) "Technical assistance from the CCNR to the European Commission - Support to IWT Market Observatory and other measures in support of inland navigation in Europe" te ondertekenen,

draagt haar secretaris-generaal op toe te zien op de uitvoering alsmede het administratief en financieel beheer van dit nieuwe contract, met inachtneming van de belangen van de CCR, en hierover regelmatig verslag uit te brengen,

dankt haar secretariaat en de correspondentiegroep van de CCR voor het Europese contract voor de goede voorbereidende werkzaamheden.

PROTOCOL 4
Herziening van de werkprogramma's 2024-2025

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar streven naar efficiëntie en de wil om de onderwerpen te behandelen in de organen die daarvoor het meest geschikt zijn,

vaststellend dat bepaalde taken van haar comités volledig of gedeeltelijk zijn overgedragen aan CESNI en zijn opgenomen in het op 17 oktober 2024 goedgekeurde werkprogramma 2025-2027 van dit orgaan,

neemt de in de bijlage vervatte herziene werkprogramma's van haar comités voor de periode 2024-2025 aan.

Bijlage

I – Comité Binnenvaartrecht

BELANGRIJKSTE TAKEN VAN HET COMITÉ DF:
Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Mandaat op grond van de VM
I-24-1	Vraagstukken in verband met de betrekkingen met de Europese Unie en de wisselwerking tussen Rijnvaartrecht en gemeenschapsrecht Juridische vraagstukken in verband met de tenuitvoerlegging van de samenwerkingsovereenkomsten Beschikbare juridische instrumenten voor de versterking van de samenwerking	vaste taak		Zie ook DF (19) 28 intern	DF, op verzoek van en in overleg met PRE	I	
I-24-2	Juridische monitoring/ toezicht op de naleving van internationale verdragen Monitoren van de ratificaties van de internationale verdragen, en met name van het CLNI 2012, en beantwoorden van eventuele vragen over de tenuitvoerlegging van deze verdragen	vaste taak		DF (11) 20	DF	I	
I-24-3	Bepalen of het noodzakelijk is het gebruik van de begrippen 'schipper' en 'vaartuig' in de drie reglementen van de CCR te harmoniseren	2018 - 2025			DF	I	
I-24-4	Verstrekken van juridische adviezen ook op verzoek van de andere comités	vaste taak			DF, op verzoek van en in overleg met de andere comités	I	

II – Economisch Comité

HOOFDTAAK VAN HET COMITÉ ECO

Taken met betrekking tot de ontwikkeling van de marktobservatie (MO)

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
Werkzaamheden in verband met de marktobservatie							
II-24-1	Ter beschikking stellen van economische gegevens met betrekking tot de binnenvaart in Europa	Permanent	Een zo volledig mogelijke gegevensvergaring garanderen	Europees contract 2022-2025	ECO	I	
II-24-2	Advies en opmerkingen van het comité vergaren met het oog op de publicatie van de verschillende rapporten		Erop toezien dat de inhoud van de marktobservatierapporten zo goed mogelijk beantwoordt aan de noden van de CCR-delegaties (en de sector).			I	

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
II-24-3	Lage waterstanden en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart: monitoring van de economische aspecten		<p>Regelmatige monitoring van de economische aspecten in verband met de gevolgen van de lage waterstanden voor de Rijnvaart:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in het kader van de marktobservatie, - op verzoek van de delegaties voor meer specifieke analyses. <p>In samenwerking met het comité Infrastructuur en milieu voor wat betreft de infrastructuuraspecten</p> <p>In samenwerking met IEN:</p> <ul style="list-style-type: none"> - regelmatige organisatie van workshops over dit vraagstuk, - regelmatige verslaglegging door de delegaties over de op nationaal niveau uitgevoerde initiatieven (in het kader van de correspondentiegroep). 	ECO (22) 62 ECO (21) 15	ECO IEN	I	
Bevordering van de energietransitie in de binnenvaart en ondersteuning van de uitvoering van deze transitie							
II-24-4	Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die voorgesteld zijn in het implementatieplan van de CCR-routekaart	2024 - 2025	Invoering van een internationaal label voor de bescherming van het milieu en klimaat: vaststelling van de ontwerpcriteria, de methode voor het meten van de uitstoot (in twee fasen), de aspecten in verband met de implementatie ervan en de relatie met alle betrokken actoren.	Routekaart van de CCR	ECO RV DF	I	Maatregelen V1 van de routekaart

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
	Het comité draagt in het kader van zijn bevoegdheden bij tot de implementatie van de CCR-routekaart, in samenspraak met de andere betrokken comités en in samenhang met de CCR-studie over de financiering van de energietransitie van de Europese binnenvaart. Het comité doet voorstellen voor de coördinatie van de activiteiten van de CCR met het oog op de uitvoering van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim op economisch gebied.		Identificatie van mogelijke maatregelen om de transitie te realiseren en financieren, toewerken naar een ook voor de binnenvaart passend Europees steunprogramma op het gebied van energietransitie.		ECO		Maatregelen F1 van de routekaart en paragraaf 4.2 van de Verklaring van Mannheim
'EU-taxonomie': technische monitoring door het secretariaat met betrekking tot de werkzaamheden in verband met de taxonomie.			ECO		Maatregelen F2 van de routekaart		
Bijdrage aan de volgende stappen in verband met de routekaart: <ul style="list-style-type: none"> - tegen 2025 verslag uitbrengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart, - uiterlijk in 2025 evalueren of het nodig is de 'CCR-studie' te herzien, - tegen 2025 evalueren of de scope van de routekaart moet worden uitgebreid. 			ECO RV IEN		Hoofdstuk 6 van de routekaart		
II-24-5	Energiebelasting en de gevolgen voor de binnenvaart: aanpassing aan de uitdagingen van de klimaatverandering'	2024 - 2025	In nauwe samenwerking met het Comité DF de herziening van Richtlijn 2003/96/EG volgen en de impact op de binnenvaart en CCR in kaart brengen. Een gecoördineerd standpunt innemen binnen de CCR. Ervoor zorgen dat het Rijnregime in overeenstemming is met de uitdagingen van de klimaatverandering.	ECO (23) 6 intern	ECO DF	I	

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
II-24-6	Verstrekking van informatie over de beschikbare financieringsprogramma's voor de binnenvaart op nationaal en Europees niveau in verband met de energietransitie	2024 - 2025	Jaarlijkse actualisering van een synthese van de beschikbare financieringsmechanismen ten gunste van de energietransitie en de modernisering van de vloot in de CCR-staten. De belangrijkste rol van het comité is te fungeren als uitwisselingsplatform.	ECO (22) 70 intern ECO (22)m 88 punt 6	ECO	II	Paragraaf 4.1 de van de Verklaring van Mannheim
Platform voor de uitwisseling en coördinatie van standpunten							
II-24-7	Bevordering van de belangen van de binnenvaart, met name op de Rijn, in discussies met economische gevolgen voor de binnenvaart door de bevordering van de coördinatie tussen de delegaties en, in voorkomend geval, de stakeholders	2024 - 2025	In kaart brengen van de ontwikkelingen van het Europees beleid dat een aanzienlijke economische invloed op de binnenvaart heeft. Indien nodig een analysedocument voorbereiden en overwegingen aandragen rond deze ontwikkelingen. Voorleggen van deze overwegingen bij de desbetreffende instellingen door de delegaties en/of het secretariaat. Een gecoördineerd standpunt innemen binnen de CCR en de stem van de binnenvaart uitdragen.	ECO (23)m 12 punt 6	ECO	I	Paragraaf 6 van de Verklaring van Mannheim

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
II-24-8	Uitnodiging van externe sprekers om projecten of studies te presenteren die verband houden met de activiteiten van het Economisch Comité, de prioriteiten van de Verklaring van Mannheim of de routekaart	2024 - 2025	<p>Een externe actor toestaan een presentatie te geven in verband met de activiteiten van het Economisch Comité.</p> <p>Op initiatief van de delegaties of het secretariaat kunnen met name presentaties worden gehouden over onderwerpen die verband houden met de Verklaring van Mannheim, zoals een betere integratie van de binnenvaart in de digitale en multimodale logistieke ketens, sneller en efficiënter laden/lossen van binnenvaartvrachten in zeehavens, aspecten die verband houden met het klimaat of energievraagstukken en de financiering daarvan.</p>		ECO	II	

III - Comité Infrastructuur en milieu

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ IEN:

Onderhoud en verbetering van de vaarweg, overkoepelende milieuonderwerpen, principiële vraagstukken met betrekking tot de verduurzaming van de binnenvaart

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-1	Bevordering van de veiligheid en het vlotte verloop van de Rijnvaart bij het gebruik van alternatieve brandstoffen	2024 - 2025	<p>De diensten die bij incidenten op de Rijn in actie komen, zoals reddingsdiensten, brandweer en politie, eventueel ook nog de vaarwegbeheerders, moeten erop voorbereid zijn om doelgericht maatregelen te treffen bij gevaarlijke incidenten met alternatieve brandstoffen of met grote elektrische opslagsystemen.</p> <p>Hiervoor zou in 2025 een specifieke bijeenkomst georganiseerd kunnen worden, in de vorm van een rondetafelconferentie of workshop. Hiervoor moeten in 2024 nog verschillende organisatorische aspecten bekeken worden, zoals bijvoorbeeld eventueel een betaling voor deelname en voorbereidende werkzaamheden zoals het opstellen van een ontwerpprogramma.</p> <p>(Zie ook III-22-1)</p>	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-2	<p>Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die voorgesteld zijn in het implementatieplan van de CCR-routekaart</p> <p>In samenspraak met de andere bevoegde comités draagt het comité IEN in het kader van de eigen bevoegdheden bij aan de tenuitvoerbrenning van de CCR-routekaart. Het comité komt met voorstellen voor de coördinatie van CCR-activiteiten ter implementatie van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim voor zover het gaat om infrastructuur.</p>		<p>Bijdrage aan de volgende stappen in het kader van de routekaart:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verslag over de vooruitgang in de omzetting van de routekaart tot 2025; • Op zijn laatst in 2025 onderzoeken in hoeverre een herziening van de “CCR-studie” zinvol is; • Tot 2025 een eventuele uitbreiding van de omvang van de routekaart onderzoeken. 		ECO/RV/ IEN	I	→ 5 Hoofdstuk 6 van de routekaart
			<p>De routekaart voor de vermindering van de uitstoot is van groot strategisch belang voor de CCR en bevat aspecten die betrekking hebben op de infrastructuur.</p> <p>Het comité bespreekt dit in functie van het onderwerp samen met het Economisch Comité en het Comité Reglement van onderzoek. De nadruk ligt momenteel op de uitwisseling van informatie over nationale maatregelen ter omzetting van de CCR-routekaart en het emissielabel van de CCR.</p> <p>(Zie ook III-22-4)</p>		IEN	II	→ 4.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
			<p>Ondersteuning bij de ontwikkeling van voorstellen voor de infrastructuur betreffend het beschikbaar maken van alternatieve energiebronnen voor de binnenvaart in het kader van de maatregelen R1f en R3 van de routekaart.</p> <p>Het gebruik van alternatieve energiebronnen zal in de toekomst toenemen. De CCR heeft er belang bij dat de hiervoor noodzakelijke infrastructuur in voldoende mate beschikbaar komt. Samen met het Comité Reglement van onderzoek zullen de nationale en Europese activiteiten op dit vlak worden begeleid en door gerichte impulsen worden ondersteund (zie ook maatregel R3 van de routekaart).</p> <p>Het comité werkt aan de identificatie van technische en juridische leemten in de regelgeving inzake bunkerstations voor alternatieve energiebronnen. De eerste belangrijke elementen werden reeds tijdens de workshop voor walstroom vastgesteld (zie ook IEN (22) 6 en maatregel R1f van de routekaart).</p> <p>(Zie ook III-22-8)</p>		IEN/G	II	→ 5

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-3	Formulering van eisen aan de Rijn als vaarweg	2024	<p>De binnenvaart zal bij het gebruik van de Rijn in de toekomst nog beter dan voorheen rekening moeten houden met de doelstellingen van de andere gebruikers. De ICBR heeft haar doelstellingen vastgelegd in het programma 'Rijn2040'. Het comité zal doelstellingen formuleren voor het gebruik van de Rijn als vaarweg.</p> <p>Het comité heeft in het voorjaar een ontwerp tekst hiervoor voorgelegd aan de andere comités en is voornemens deze werkzaamheden eind 2023, respectievelijk begin 2024 af te ronden. Daarna (2024 of 2025) zullen de resultaten worden gepresenteerd aan de stakeholders in het kader van een nog nader te bepalen bijeenkomst.</p> <p>(Zie III-22-3)</p>	<p>IEN (19)m 24, punt 7</p> <p>IEN (21) 31 intern</p> <p>IEN (21)m 37, punt 16</p>	IEN	I	→ 6.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-4	Behartiging van het CCR-standpunt en van de belangen van de Rijnvaart bij de werkzaamheden van de Europese Commissie voor het opstellen van een concept voor de 'Good Navigation Status (GNS)' en bij de implementatie van de TEN-T-Verordening.	2024 - 2025	<p>De herziene TEN-T-Verordening zal naar verwachting eind 2023 gepubliceerd worden.</p> <p>Ook in 2024 en 2025 zullen werkzaamheden op het vlak van de GNS en ter ondersteuning van de implementatie van de TEN-T-Verordening in een nader te bepalen Europese deskundigengroep (bijv. NAIADES) noodzakelijk zijn. Het comité heeft mede tot taak om via de leden van het comité het standpunt van de CCR in een dergelijke groep te behartigen.</p> <p>Er zijn aanvullende, gerichte stakeholder-activiteiten nodig. (Zie III-22-5)</p>	<p>IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48</p> <p>IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10</p> <p>IEN (21) 44 intern = IEN/G (20) 33 intern</p> <p>IEN (21) 60 = IEN/G (21) 37</p>	IEN/G	I	→ 2.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-5	Opstellen van voorstellen ter verhoging van het aantal en verbetering van de kwaliteit van de ligplaatsen langs de Rijn, met name ten aanzien van de beschikbaarheid van walstroom en laadpunten bij de ligplaatsen	2024 - 2025	De afronding van de werkzaamheden met betrekking tot de kwantitatieve aspecten is voorzien voor eind 2023. Daarna volgen de werkzaamheden voor de regionale verdeling van de extra ligplaatslocaties en het in kaart brengen van de bezettingsgraad van de beschikbare ligplaatslocaties, met tegelijkertijd de kwalitatieve aspecten van de ligplaatslocaties. Eerste maatregelen op korte termijn uit het actieplan "Walstroom en ligplaatsen" worden omgezet. (Zie III-22-7)	IEN (19)m 24, punt 6.1 IEN (21) m 37, punt 7 IEN (21) 26 intern IEN (23)m 34, punt 6.1 IEN (23) 37	IEN/G	I	→ 5 → 7.2
III-24-6	Analyse van activiteiten en documenten van de Europese Commissie in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG) met betrekking tot de Rijn, resp. de Rijnvaart, en, voor zover nodig, formuleren van aanbevelingen voor maatregelen ter ondersteuning van de delegaties	2024 - 2025	Volgen van de activiteiten in het kader van de <i>Common Implementation Strategy</i> (CIS) van de Europese Commissie; coördinatie van CIS-activiteiten die gevolgen voor de scheepvaart hebben. (Zie III-22-10)	IEN (13) 32	IEN/G	II	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-7	<p>Klimaatverandering (mitigatie en adaptatie): analyse van studies over de gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijn als waterweg. Behandeling van de eisen van de binnenvaart aan de Rijn als waterweg. Op grond daarvan aanbevelingen opstellen voor een eventuele aanpassing van de infrastructuur.</p> <p>Aanpassing van het CCR-rapport over de stand van zaken met betrekking tot de klimaatverandering en de gevolgen voor [de Rijnvaart en] de infrastructuur.</p>	2024 - 2025	<p>Het comité heeft besloten het verslag over de stand van zaken op basis van het zesde rapport van de wereldklimaatraad (IPCC) vanaf 2023 te actualiseren.</p> <p>Het comité actualiseert indien nodig de tekst over de klimaatverandering op de website van de CCR.</p> <p>Het comité volgt de ontwikkelingen in het kader van de CHR en ICBR en past indien nodig zijn besluiten aan.</p> <p>Het comité past het verslag over de stand van zaken aan.</p> <p>(Zie III-22-11)</p>	<p>2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III</p> <p>IEN (20)m 81, punt 9</p>	IEN/G	I	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-8	Laagwater: analyse van studies over laagwater van de Rijn. Op basis daarvan opstellen van aanbevelingen voor maatregelen ter aanpassing van de infrastructuur. Voortzetting van de activiteiten met betrekking tot de discussienota „Act Now“.	2024 - 2025	Analyse van de gevolgen van laagwater voor de Rijnvaart en daar aanbevelingen uit afleiden voor de infrastructuur, in samenwerking met het Economisch Comité voor wat betreft de economische aspecten op basis van de derde versie van de discussienota „Act now!“. (Zie III-22-12)	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41 IEN (21)m 37, punt 11 IEN (21) 20	IEN/G	II	→ 1
III-24-9	Aanpassing en actualisering van de “Procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart” en de „Minimumeisen en aanbevelingen van de CCR voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn“	2024 - 2025	In de afgelopen jaren werden enkele fouten in de procedure van het comité ontdekt en voorstellen ter verbetering gedaan. Het Comité zou de minimumeisen kunnen controleren en indien nodig kunnen aanpassen.	2016-II-17 IEN (18) 7	IEN	II	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-10	In kaart brengen van knelpunten in de Rijn	2024 - 2025	In kaart brengen van eventuele knelpunten bij bruggen over de Rijn. In kaart brengen van doorvaarthoogten en -breedtes. Opstellen van een lijst voor eind 2025.	IEN (22)m 88, punt 4.1	IEN/G	II	
III-24-11	Infrastructurele mogelijkheden om de modal shift van grote en zware transporten naar de waterweg te bevorderen	2024 - 2025	Uitwisseling over de uitbreiding van de identificatie van overslagpunten voor grote en zware transporten langs de hele Rijn, over de uitbreiding van geschikte hubs voor deze transporten en over de infrastructurale ondersteuning om RoRo-transporten op de Rijn te bevorderen.	IEN (23) 54	IEN	II	→ 6
III-24-12	Beoordeling en voorbereiding van de goedkeuring van bouwwerkzaamheden, voor zover deze gevolgen voor de scheepvaart hebben	Vaste taak		1995-I-29	IEN/G	P ¹	
III-24-13	Vaststelling van de beschikbaarheid van de sluizen in de Oberrhein	Vaste taak	Deelname aan de regelmatige bijeenkomsten ter afstemming van de stremming van de sluizen in de Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G	P	

¹ P betekent 'permanent'.

IV – Comité Politierglement

HOOFDTAKEN VAN HET COMITE RP:

veiligheid van de scheepsbedrijfsvoering, scheepsbedrijfsvoering en gedrag in het verkeer;
River Information Services (RIS)

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer							
IV-24-1	Bevordering van het gebruik van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart – Voorschriften op het gebied van de veiligheid en infrastructuur	2022 - 2025	RPR, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59 RP/G (23) 53 = RP (23) 46 = RIS/G (23) 27	RP/G (RV)	I	→5
IV-24-2	Aanpassing van de voorschriften inzake de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord	2016 - 2025	Artikel 1.10 en bijlage 13 van het RPR	Besluiten 2019-II-16, 2021-I-10 en 2022-II-14	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-24-3	Markering van de vaarweg en van obstakels	2024 - 2025	Bijlage 8, onderdeel III van het RPR	RP/G (23) 36 = RP (23) 29	RP/G	II	→5
IV-24-4	Artikel 14.09 van het RPR – Wijziging van aangewezen ligplaatsen op de rede Wesseling-Godorf	2024 - 2025	Artikel 14.09 van het RPR	RP/G (23) 42 = RP (23) 40	RP/G	II	
IV-24-5	Beoordeling van de mogelijke gevolgen voor het RPR met betrekking tot het gebruik en functioneren van de trackcontroleassistent (TCA) voor de binnenvaart	2023 - 2025	RPR	RP/G (23) 54 = RP (23) 47 = RN (23) 35	RP/G (RIS/G)	II	→5

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-24-6	Artikel 3.10 van het RPR - Tekens van varende duwstellen	2024 - 2025	Artikel 3.10 van het RPR	RP (23) 50 = RP/G (23) 59	RP/G	II	
IV-24-7	Analyse en eventuele aanpassing van het RPR met betrekking tot geautomatiseerd varen	2022 - 2025	RPR	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 RIS/G (21) 45 rev. 1 RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24-8	Beoordeling van de voorschriften inzake de positie van de boordlichten	2020 - 2025	Artikel 3.08 van het RPR	RP (23) 66 = RP/G (23) 67	RP/G	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
Informatiediensten voor de binnenvaart							
IV-24-9	Uitbreiding van de elektronische meldplicht vanaf 1 december 2026	2023 - 2025	Artikel 12.01 van het RPR	Besluit 2023-I-8 RP/G (23) 56 = RIS/G (23) 28	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24- 10	Actualisering van de verwijzingen naar de RIS-standaarden in het RPR	2024 - 2025	RPR, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 intern = RP/G (19) 78 rev. 1 intern = RIS/G (19) 58 rev. 1 intern	RP/G (RIS/G)	P ¹	
IV-24-11	Actualisering van de elektronische brochure en de CCR-informatiebrochure over de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten	2022 - 2025	RPR	RP (21)m 34, punt 7.2	RIS/G	P	
IV-24-12	Voorlegging van een voorstel voor een beslissing inzake de verplichtstelling van de weergave van het plaatsen van het blauwe bord in Inland ECDIS	2014 - 2025	Artikel 4.07 van het RPR, Bijlage 5 van ES-TRIN	RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2 RIS/G (22) 9 rev. 1	RIS/G (RP/G)	II	→5

¹ P staat voor "permanent"

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-24-13	Beoordeling van de mogelijke gevolgen voor het RPR van het gebruik van jachtradarinstallaties, toekomstige halfgeleiderradar en radargegevens in andere toepassingen	2022 - 2025	RPR	RP (23) 52 rev. 2 = RP/G (23) 62 rev. 2 = RISG (23) 36 rev. 2 RIS/G (23) 17	RIS/G (RP/G)	II	
IV-24-14	Opstellen van toekomstbestendige eisen voor informatie- en navigatieapparaten	2022 - 2025	RPR, ES-TRIN	RP (23) 51 = RP/G (23) 61 = RISG (23) 35 RIS/G (22) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	
IV-24-15	Analyse van de strategische vraagstukken met betrekking tot mogelijke eisen en aanbevelingen inzake afstandsbesturingscentrales	2022 - 2025		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-24-16	Ontwikkeling van maatregelen om de cyberveerkracht te vergroten en de binnenvaartdiensten op de Rijn in stand te houden tijdens cyberaanvallen	2020 - 2025	RPR, ES-TRIN ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (21) 83 intern rev. 1 = RIS/G (21) 59 intern rev. 1 RP (22) 41 rev. 3 intern = RP/G (22) 49 rev. 3 intern = RIS/G (22) 31 rev. 3 intern	RIS/G RIS/G Cyber RP/G	I	→5

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-24-17	Monitoring van de evolutie van het gebruik van ASM's (Application Specific Messages, specifieke berichten voor applicaties)	2017 - 2025	Artikel 4.07 van het RPR	RIS/G (21) 35 rev. 2 = RP (21) 42 rev. 2 = RP/G (21) 42 rev. 2	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-24-18	Monitoring van de evolutie van het gebruik van AtoN's (Aids to Navigation, navigatie-ondersteuning) in Inland AIS	2018 - 2025	Artikel 4.07 van het RPR	RIS/G (21) 36 rev. 1 = RP (21) 43 rev. 1 = RP/G (21) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	→5
IV-24-19	Vorbereidende werkzaamheden voor een nieuwe digitale strategie	2016 - 2025		RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72 RP (22) 26 = RP/G (22) 26 = RIS/G (22) 11 RP (23) 33m, punt 8	RIS/G	II	→5

V – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

PRIORITEITEN ZOALS BEPAALD TIJDENS DE COMITÉ-VERGADERING VAN STF:

Rijnpatenten, kwalificaties en arbeidsomstandigheden van binnenschippers

Code	Thema	Termijn	Voorschriften	Basis	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
Actualiseringen van het RSP							
V-24-1	Compilatie van verbeteringspunten voor het RSP en voorbereiding van de eventuele bijbehorende wijzigingen	2024 – 2025	RSP	Besluit 2022-II-9	STF en STF/G	P	Punten 2 en 7
V-24-2	Actualisering van het RSP om referenties en terminologie in overeenstemming te brengen en kleine technische wijzigingen door te voeren	2024 – 2025	RSP	Besluit 2022-II-9	STF en STF/G	P	
Geharmoniseerde tenuitvoerlegging van het RSP en samenwerking tussen autoriteiten							
V-24-3	Begeleiding van de tenuitvoerlegging van het RSP, identificatie van geharmoniseerde oplossingen en samenwerking tussen de autoriteiten, actualisering van de lijsten en overzichten voor de implementatie van het RSP	2024 – 2025	RSP	Besluit 2022-II-9 STF/G (23) 31 STF/G (23) 27	STF en STF/G	P	
V-24-4	Bespreking van de mogelijkheid en, indien van toepassing, de voorwaarden om examens in het Engels af te nemen	2024 – 2025	-	STF (23) 36 (probleemanalyse CH)	STF en STF/G	II	Punt 7

Code	Thema	Termijn	Voorschriften	Basis	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
V-24-5	Beheer en evaluatie van de administratieve overeenstemmingen en, indien nodig, aanvullende erkenningsprocedures	2024 – 2025	RSP, hoofdstuk 20	Besluit 2016-I-7 Administratieve overeenstemmingen STF (23) 41 intern (problemanalyse)	STF en STF/G	P	
V-24-6	Verduidelijking van de term 'invordering' en harmonisatie van de praktische benaderingen	2024 – 2025	RSP en Richtlijn (EU) 2017/2397	STF (23) 43 intern (problemanalyse BE)	STF en STF/G	II	
Innovatie: nieuwe technologieën, vergroening en flexibiliteit van de bemanningen							
V-24-7	Evaluatie van de noodzaak van een juridisch kader voor de bemanningsleden aan boord van vaartuigen met alternatieve voortstuwingen, met inbegrip van een mogelijk gebruik van bunkersimulatoren	2024 – 2025	RSP	Besluit 2022-II-9 STF (23) 51 intern (problemanalyse DE) STF (23) 54 (problemanalyse BE)	STF en STF/G	II	Punt 7
V-24-8	Monitoring van het initiatief van de Europese Commissie inzake bemanningen en e-tools	2024 – 2025	-	PRE (23)m 9, 2.3	STF/G en STF	I	Punten 2 en 7
V-24-9	Gap-analyse om de hiaten te dichten tussen het RSP en de behoefte aan aanpassingen met het oog op geautomatiseerde en op afstand bestuurde vaartuigen	2024	RSP	STF (23) 45 intern (problemanalyse BE)	STF en STF/G	I	Punt 7

Code	Thema	Termijn	Voorschriften	Basis	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
V-24-10	Formulering van adviezen over aanvragen tot ontheffing voor proefprojecten die worden ingediend bij het Klein Scheepvaartcomité in verband met de beroepskwalificaties en de bemanningen	2024 – 2025		Ontheffingsprocedure voor proefprojecten op het gebied van geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen op de Rijn	STF, in samenwerking met RN	P	Punt 7
V-24-11	Ontwikkelen van een methodologie betreffende bemanning en kwalificaties voor geautomatiseerd varen en besturing op afstand	2025	-	STF (23) 54 (probleemanalyse BE)	STF	I	Punt 7

VI - Comité Reglement van onderzoek

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:

Technische veiligheid van de schepen, bouw en uitrusting van de schepen

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VI-24-1	Afgifte van aanbevelingen voor gelijkwaardigheden en afwijkingen in toepassing van artikel 2.20 van het ROSR	2024 - 2025	ROSR, artikel 2.20	-	RV/G	P	Maatregel V3 van de routekaart en paragraaf 5 van de Verklaring van Mannheim
VI-24-2	Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de publicatie van nieuwe edities van ES-TRIN en met nieuwe ontwikkelingen	2024	ROSR, artikel 1.01, lid 25,	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15	RV/G - RV	P	Maatregel R1a van de routekaart
VI-24-3	Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die worden voorgesteld in het implementatieplan van de routekaart van de CCR, met name: <ul style="list-style-type: none"> - Invoering van een internationaal label voor de bescherming van het milieu en klimaat: voorbereidende werkzaamheden inzake de vaststelling van de ontwerpcriteria, de methode voor het meten van de uitstoot (in twee fasen), de aspecten in verband met de tenuitvoerlegging, in samenwerking met alle betrokken actoren - Bijwerking van de lijst van innoverende schepen - Vergaren van gegevens op jaarbasis over de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen - Bevorderen van onderzoeks- en innovatieprojecten - Bijdragen aan de volgende fasen zoals voorzien in hoofdstuk 6 van de routekaart (dat wil zeggen voornamelijk tegen 2025 verslag uitbrengen over de vooruitgang en evalueren of het nodig is de studies ten aanzien van de technologieën te herzien en de scope van de routekaart uit te breiden). 	2024 - 2025	-	2021-II-36 (routekaart inzake de uitstoot) RV (23)m 35, punt 5 RV (21)m 23, punt 3.1	RV – ECO – IEN – DF	I	Maatregelen V1, V4, V6 en F3 van de routekaart en paragraaf 4 van de Verklaring van Mannheim

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VI-24-4	Analyse van de strategische vraagstukken om aan CESNI een collectieve oplossing voor te stellen voor het behoud van bepaalde schepen in relatie tot het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN	2025	ROSR, ES-TRIN	Prioriteiten van het Nederlands voorzitterschap PRE (23) 18	RV/G - RV	I	-
VI-24-5	Analyse van de strategische vraagstukken met betrekking tot mogelijke eisen en aanbevelingen inzake afstandsbesturingscentrales	2025	ROSR, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9	RVG – RN - RN	II	Paragraaf 5 van de Verklaring van Mannheim
VI-24-6	Verduidelijking van de procedure voor de erkenning van classificatiebureaus door de CCR	2025	ROSR	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3	RV	II	-
VI-24-7	In samenwerking met de Comités IEN en ECO, in de gaten houden of er geen hindernissen of leemten zijn in de regelgeving tegen de achtergrond van de aanpassing van schepen aan laagwater en zo nodig een afgestemd voorstel uitwerken ter attentie van CESNI.	2025	ROSR, ES-TRIN	RV (22)m 79, punt 9	RV/G	II	-
VI-24-8	Taken die kunnen voortvloeien uit het werkprogramma van CESNI, het Comité Politielement, het Economisch Comité, het Klein Scheepvaartcomité, een ander comité of het voorzitterschap van de CCR op basis van een specifiek mandaat of een probleemanalyse	2024 - 2025	-	-	RVG – RV	II	-

VII – Kleiner Scheepvaartcomité

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RN:

Sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen

Code	Taak	Termijn	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
VII-24-1	Behandeling van de verzoeken om een aanbeveling in het kader van de reglementen van de CCR	Permanent	Besluit 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-2	Monitoring van de acceptatie en toepassing van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart, met name buiten de CCR	Permanent	Besluiten 2018-II-16 en 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-3	Opstelling van een woordenlijst over geautomatiseerd varen en op afstand bestuurd vaartuigen in de drie werktalen van de CCR plus het Engels	Permanent	RN (23) 24 = RP (23) 34 = RP/G (23) 38 = RV (23) 33 = RV/G (23) 27 = IEN (23) 36 = IEN/G (23) 29 = DF (23) 21 = STF (23) 29	RN	P	→5
VII-24-4	Overzicht van de proefprojecten op het gebied van geautomatiseerd varen en op afstand bestuurd vaartuigen	Permanent	Besluit 2018-II-16 automation.ccr-zkr.org	RN	P	→5
VII-24-5	Actualisering van de kaderdocumenten voor een proefproject op de Rijn, rekening houdend met de opgedane ervaring	Permanent	https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04	RN	I	→5

Code	Taak	Termijn	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
VII-24-6	Verzamelen van informatie over de ervaring die is opgedaan in het kader van proefprojecten voor geautomatiseerd varen en op afstand bestuurd vaartuigen	Permanent	Besluit 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-7	Ontwikkeling van een procedure voor de evaluatie van de resultaten van afgeronde proefprojecten die een aanbeveling van de CCR hebben gekregen	2023-2025	RN (21) 12 rev. 5; RN (22)m 16, punt 3.1	RN	II	→5
VII-24-8	Coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen in overleg met de andere comités van de CCR (STF, RV, RP, en wanneer de situatie daarom vraagt, IEN, MD en DF)	Permanent	Besluit 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-9	Coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot de afstandsbesturingscentrales in overleg met de andere comités van de CCR (STF, RV, RP en, wanneer de situatie daarom vraagt, IEN, MD en DF)	Permanent	RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = DF (23) 24	RN	P	→5
VII-24-10	Monitoring van de ontwikkeling van technologieën die nuttig kunnen zijn voor het geautomatiseerd varen, zoals 'intention sharing'	Permanent	RN (23) 43	RN	P	→5

III. Juridische zaken

PROTOCOL 5 Juridische zaken

Geen besluit.

IV. Economische aspecten

PROTOCOL 6 Economische situatie in de Rijnvaart in de eerste helft van 2024

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op het mondeling verslag van de voorzitter van het Economisch Comité,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart in de eerste helft van 2024 en de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar.

Bijlage

1. Over de Rijn vervoerde hoeveelheden

Gevolgde methode

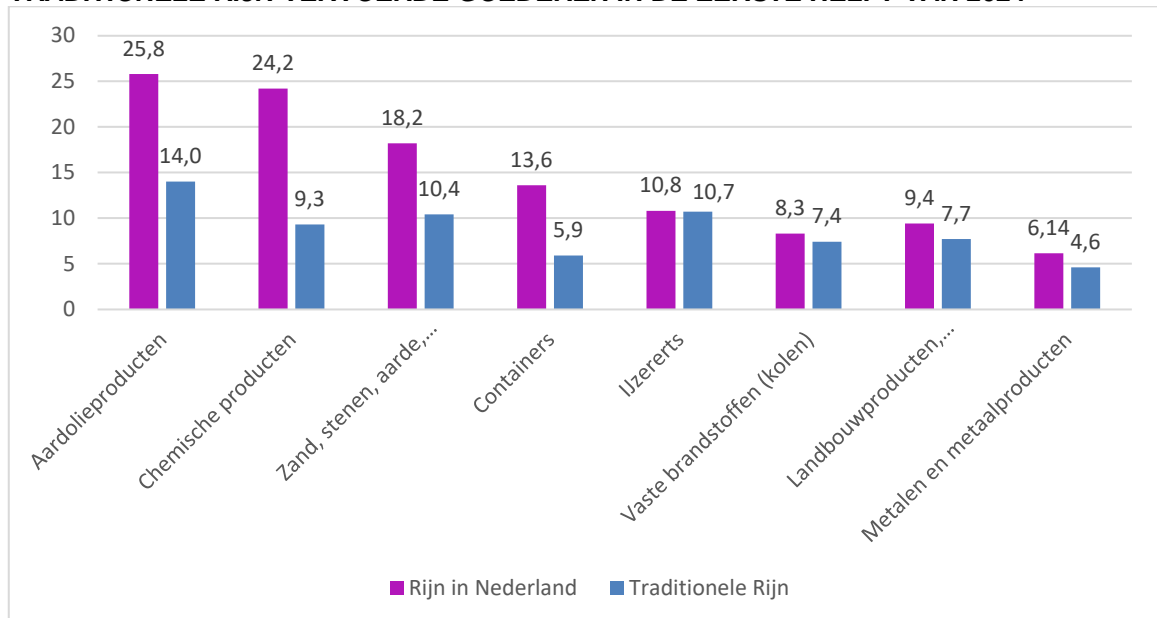
In eerdere verslagen werd onder de Rijnvaart het vervoer verstaan tussen Bazel en de Duits-Nederlandse grens. In dit concept, dat ook wordt aangeduid met “traditioneel Rijnvervoer”, werd geen rekening gehouden met het vrachtvervoer over het Nederlandse gedeelte van de Rijn, respectievelijk in de Nederlandse Rijndelta.¹

In samenwerking met Rijkswaterstaat werd in 2023 een mogelijkheid gevonden het vrachtvervoer in de Nederlandse Rijndelta in de dataset op te nemen. Hiervoor werd om te beginnen het geografische gebied afgebakend. Dat houdt in dat vastgelegd werd, welke waterwegen in Nederland tot de Rijn worden geteld.² Er is ook rekening gehouden met de verbinding tussen de Rijndelta en de haven van Antwerpen (Rijn-Schelde-verbinding), hetgeen weerspiegeld wordt in het hoge volume aardolie- en chemische producten die op de Nederlandse Rijn worden waargenomen.

Op basis van deze afbakening heeft Rijkswaterstaat de desbetreffende gegevens verstrekt, die vervolgens door het secretariaat werden geëvalueerd. De onderstaande grafiek toont de in de eerste helft van 2024 vervoerde goederen voor de Nederlandse Rijn (bron: berekening op basis van gegevens van Rijkswaterstaat), alsmede voor de traditionele Rijn (bron: berekening op basis van gegevens van Destatis).

In deze grafiek kan worden afgelezen dat op de Nederlandse Rijn aanzienlijk meer vloeibare goederen worden vervoerd dan over de traditionele Rijn. De hoeveelheden voor beide Rijn gedeeltes mogen niet bij elkaar worden opgeteld, omdat dit tot dubbele tellingen zou leiden. Een groot gedeelte van de in Nederland vervoerde goederen wordt namelijk verder vervoerd over de traditionele Rijn.

AFBEELDING 1: TOTALE HOEVEELHEID OVER DE NEDERLANDSE RIJN EN TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2024



Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van Rijkswaterstaat en Destatis

¹ De Nederlandse Rijn vormt een delta; de begrippen ‘Nederlandse Rijn’ en ‘Nederlandse Rijndelta’ worden daarom als synoniemen gebruikt.

² In de berekening opgenomen waterwegen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel

De ontwikkeling van de algemene economische situatie

De wereldeconomie toonde in de eerste helft van 2024 eerste tekenen van herstel na het begin van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne. De economische groei bleek tegen de achtergrond van de energie- en levensmiddelen crisis als gevolg van de oorlog, de wereldwijde stijging van de inflatie en de door de pandemie veroorzaakte haperingen in de verzorgingsketen opvallend veerkrachtig te zijn. De inflatie is gedaald en zal vermoedelijk tegen 2025 in de geavanceerde economieën 2% bereiken, een percentage waar de centrale banken normaliter naar streven. Daar staat tegenover dat de handel met meer moeilijkheden te kampen heeft, aangezien er in het kielzog van wereldwijde veranderingen in de handelsstructuren talrijke handelsbeperkingen werden opgelegd, die het herstel in de weg staan.

Tegen het einde van het jaar 2023 kwam de handel en in verband daarmee ook het containervervoer door de crisis in de Rode Zee¹ nog meer onder druk te staan, zodat de handel ondanks een veelbelovende eerste helft van 2023 vrijwel stagneerde (+0,3%). Men verwacht echter dat de wereldhandel zich zal herstellen en in de jaren 2024 en 2025 langzaam zal groeien, zij het met een percentage dat onder het gemiddelde van voor de pandemie ligt (3,3%, respectievelijk 3,6% in vergelijking met het eerdere gemiddelde van 4,9%).

Aan het begin van het jaar 2024 tekende zich in de Europese zeehavens een opleving af, aangezien de overslag van containers van januari tot april 2024 meer dan 13% steeg. Het is echter denkbaar dat dit slechts tijdelijk is, omdat de internationale spanningen en onzekerheden nog steeds zeer groot zijn en deze stijging gedeeltelijk samen zou kunnen hangen met de vooruitzichten op een economisch herstel in Europa of met schepen die rond de Kaap in plaats van door de Rode Zee varen.

De ontwikkeling van het vervoer over de Rijn in de eerste helft van 2024

De ontwikkeling van het vervoer van de Rijn in de eerste helft van 2024 weerspiegelde enerzijds de algemene economisch ontwikkelingen en anderzijds ook de sectoraal-structurele. Het vervoer van containers liep dan ook licht terug; tegelijkertijd kon er echter al een einde van de dalende trend worden waargenomen. Het vervoer van droge bulk toonde een negatieve ontwikkeling, waarvoor de oorzaak vooral samenhang met twee marktsegmenten (zand, aarde en bouwmaterialen, alsook vaste brandstoffen). Het vervoer van vaste brandstoffen viel duidelijk lager uit toen er een einde kwam aan de boom bij kolen voor de energiesector. Het vervoer van vloeibare bulk ontwikkelde zich positief.

TABEL 1: VERVOERSVOLUME OP DE GEHELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022, 2023 EN 2024 PER GOEDERENSEGMENT

	Eerste helft van het jaar (mln. t)				2024/2023 in %
	2021	2022	2023	2024	
Totale vervoer	159,43	155,32	145,36	143,11	-1,5
Droge lading	74,45	73,89	68,60	63,28	-7,8
Vloeibare lading	55,77	54,41	52,71	55,56	+5,4
Goederen in containers*	19,13	17,55	14,75	14,59	-1,1

Bronnen: Destatis, Rijkswaterstaat, analyse van de CCR

* Met inbegrip van het gewicht van de lege container

¹ Op 19 oktober begon de Houthis-beweging in Jemen handelsschepen aan te vallen in de Rode Zee. Deze als "crisis in de Rode Zee" bestempelde gebeurtenissen vormde voor honderden schepen de aanleiding om hun route te wijzigen en langs Kaap de Goede Hoop te varen om de aanvallen te omzeilen. Ondanks inspanningen van de VN-Veiligheidsraad om de vrijheid van de scheepvaart te bedingen, leidde deze crisis tot een aanzienlijke daling in het internationale containervervoer tot eind 2023. In Europa, waar normaal gesproken 75% van de uitvoer via de Rode Zee loopt, was de daling bijzonder groot.

TABEL 2: VRACHTVERVOER OVER DE GEHELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022, 2023 EN 2024 PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT *

	HJ1 2021 in mln. t	HJ1 2022 in mln. t	HJ1 2023 in mln. t	HJ1 2024 in mln. t	Verandering 2024/2023 in %
Aardolieproducten	33,2	30,7	31,7	32,8	+3,5
Chemische producten	25,4	26,2	22,9	24,8	+8,3
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	28,5	26,2	25,7	23,3	-9,4
Containers	19,13	17,6	14,8	14,6	-1,3
Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders	14,6	14,8	13,3	13,6	+2,7
IJzererts	11,6	11,0	11,3	11,5	+1,8
Vaste brandstoffen (kolen)	11,5	14,4	11,8	8,6	-27,0
Metaal en metaalproducten	7,8	8,3	7,4	7,5	+/- 0

Bronnen: Destatis, Rijkswaterstaat, analyse van de CCR

* Het totaal van deze geselecteerde goederensegmenten komt niet overeen met het totaal van het vervoer.

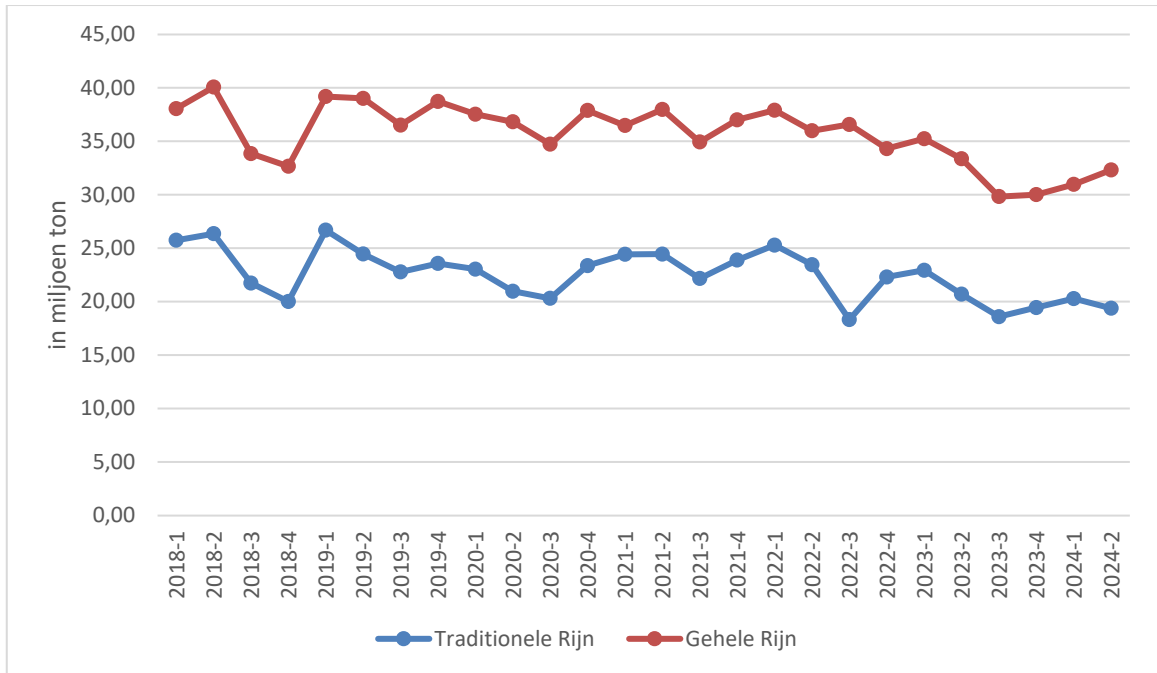
Hoewel in de eerste helft van 2024 alles bij elkaar genomen nog een daling kon worden vastgesteld, is deze toch minder groot dan in 2023 en bovendien hangt de oorzaak hiervan grotendeels samen met de afname in het vervoer van kolen. Hoewel het transportvolume in zijn totaliteit afnam, moet de ontwikkeling voor elk type lading afzonderlijk worden bekeken.

In het grootste goederensegment, de aardolieproducten, is de vraag naar vervoer in de eerste helft van 2024 licht gestegen (met 3,5%). Het feit dat de olieprijs in de eerste helft van 2024 vrijwel gelijk bleven, zou hier een rol gespeeld kunnen hebben, nadat zij tussen midden 2022 en midden 2023 gedaald waren. De conjuncturele randvoorwaarden waren in dit goederensegment dan ook beter dan in de meeste andere segmenten. Ook bij de chemische producten kwam er tegen de achtergrond van de lagere prijzen voor chemische grondstoffen een einde aan de dalende trend.

Wat negatief doorwerkte was de aanhoudende daling bij zand, aarde en bouwmaterialen. Hierbij speelde het een rol dat de bouwsector, naast een tekort aan personeel, te lijden had onder haperingen en vertragingen in de toeleveringsketen. Een andere wezenlijke factor die de bouwactiviteit en dus de vraag naar vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen beïnvloedde, was de hoge rentevoet. Hoewel de Europese Centrale Bank in de tweede helft van 2024 overging tot een ander rentebeleid (met lichte verlagingen van de verschillende basisrentetarieven) werd de eerste helft van het jaar nog gekenmerkt door hoge rentes. Hoge rentetarieven op korte termijnen hebben in de economie in haar geheel op grond van het 'transmissiemechanisme' bij de rentevoeten ook gevolgen voor de rentetarieven voor langere termijnen, die in de regel gelden voor het lenen van geld voor bouwkredieten. Een hogere rentevoet leidt tot een lagere vraag naar kredieten voor bouwprojecten en dus tot een daling van de bouwactiviteiten en van het vervoer van bouwmaterialen.

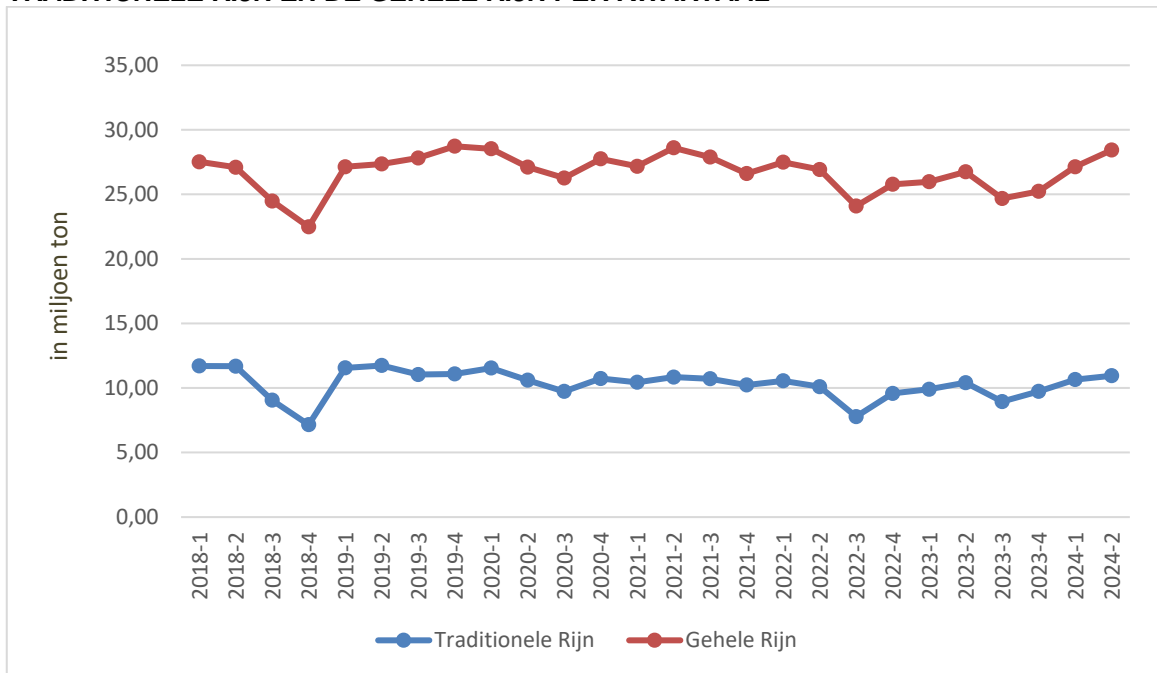
Terwijl het vervoer van steenkolen in het jaar 2022 vanwege de gevolgen van de energiecrisis nog een duidelijke opwaartse trend toonde, waren deze effecten in 2023 en 2024 volledig verdwenen. In lijn daarmee is bij het vervoer van kolen weer een terugkeer te zien naar de duidelijk dalende trend, die de ontwikkeling in haar totaliteit sterk beïnvloedde.

AFBEELDING 2: VERVOERSVOLUME VOOR DROGE BULKGOEDEREN OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL



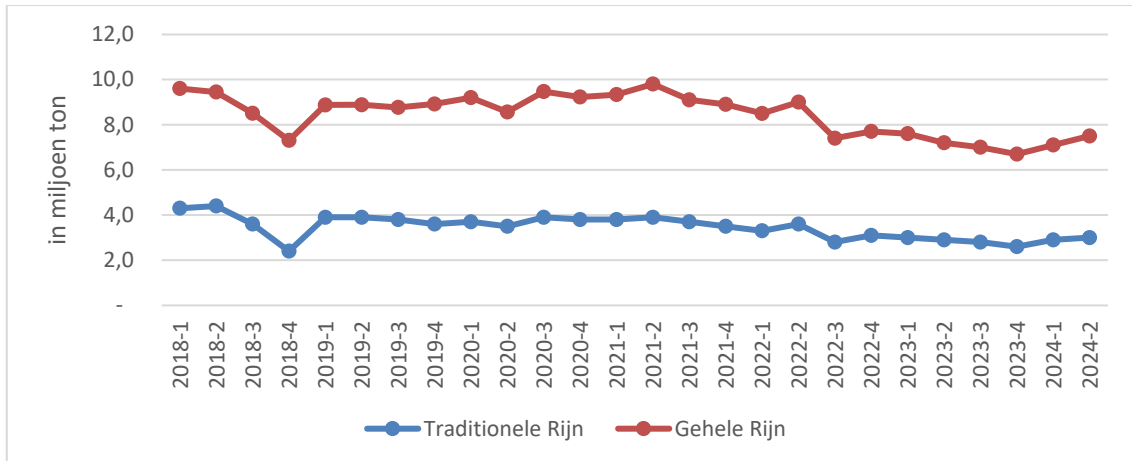
Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

AFBEELDING 3: VERVOERSVOLUME VOOR VLOEIBARE BULKGOEDEREN OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

AFBEELDING 4: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN IN CONTAINERS OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

2. Vervoersvolume in de Rijnoversteden

De volgende tabellen 3 tot en met 6 laten zien hoe hoog de vervoerde hoeveelheden van 2021 tot 2024 steeds in de eerste helft van het jaar in de CCR-lidstaten waren en hoe zij zich procentueel hebben ontwikkeld in 2024/2023.

TABEL 3: DOOR DE BINNENVAART VERVOERDE HOEVEELHEDEN GOEDEREN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022, 2023 EN 2024 ^{1*}

	Eerste helft van het jaar 2021 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2022 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2023 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2024 in mln. t	Verandering eerste helft van het jaar 2024/eerste helft van het jaar 2023 in %
Nederland	186,6	187,0	169,9	166,1	-2,0
Duitsland	99,1	97,8	90,4	87,1	-3,6
België - Vlaanderen	35,9	35,7	33,4	31,9	-4,5
Frankrijk	25,4	25,4	22,3	22,5	+1,2
België - Wallonië	16,7	17,2	17,1	16,3	-4,4
Zwitserland	2,8	2,3	2,7	2,7	-1,9

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

* De wijzigingspercentages zijn gebaseerd op exacte cijfers met meerdere plaatsen achter de komma.

TABEL 4: VERVOER VAN DROGE LADING

	Eerste helft van het jaar 2021 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2022 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2023 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2024 in mln. t	Verandering eerste helft van het jaar 2024/eerste helft van het jaar 2023 in %
Nederland	93,0	95,9	88,4	84,3	-4,6
Duitsland	57,6	56,7	51,6	47,1	-8,7
België - Vlaanderen	24,1	25,2	24,3	22,8	-6,2
Frankrijk	21,2	20,4	17,8	17,8	+/-0
België - Wallonië	13,7	14,1	15,0	14,3	-4,6
Zwitserland	1,3	1,3	1,2	1,1	-8,3

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

¹ Voor België is uitgegaan van de resultaten die verstrekt werden door de beide Belgische regionale vaarwegbeheerders: De Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonie.

TABEL 5: VERVOER VAN VLOEIBARE LADING

	Eerste helft van het jaar 2021 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2022 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2023 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2024 in mln. t	Verandering eerste helft van het jaar 2024/eerste helft van het jaar 2023 in %
Nederland	61,7	60,7	60,6	61,4	+1,3
Duitsland	24,3	24,1	24,2	25,1	+3,7
België - Vlaanderen	6,4	6,4	5,7	6,1	+6,9
Frankrijk	2,9	3,0	2,8	3,1	+8,9
België - Wallonië	2,2	2,0	2,1	2,0	-2,2
Zwitserland	1,4	0,8	1,5	1,5	-0,6

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

TABEL 6: VERVOER VAN GOEDEREN IN CONTAINERS

	Eerste helft van het jaar 2021 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2022 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2023 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2024 in mln. t	Verandering eerste helft van het jaar 2024/eerste helft van het jaar 2023 in %
Nederland	25,8	24,3	20,4	20,4	+/-0
Duitsland	10,7	9,6	8,5	8,3	-2,3
België - Vlaanderen	4,9	3,7	2,8	2,5	-9,3
Frankrijk	1,6	1,8	1,7	1,7	+1,2
België - Wallonië	0,8	1,0	0,8	0,8	+/-0
Zwitserland *	0,47	0,76	0,63	0,53	-15,1

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

* De cijfers voor Zwitserland zijn gebaseerd op een berekening waarbij de TEU-hoeveelheid van de in de Schweizerische Rheinhäfen in de eerste helft van het jaar overgeslagen containers vermenigvuldigd werd met een factor 10,66 ton/TEU. Deze factor is de gemiddelde hoeveelheid goederen per container en werd verkregen op basis van de statistieken over de in de Rijnvaart vervoerde containers.

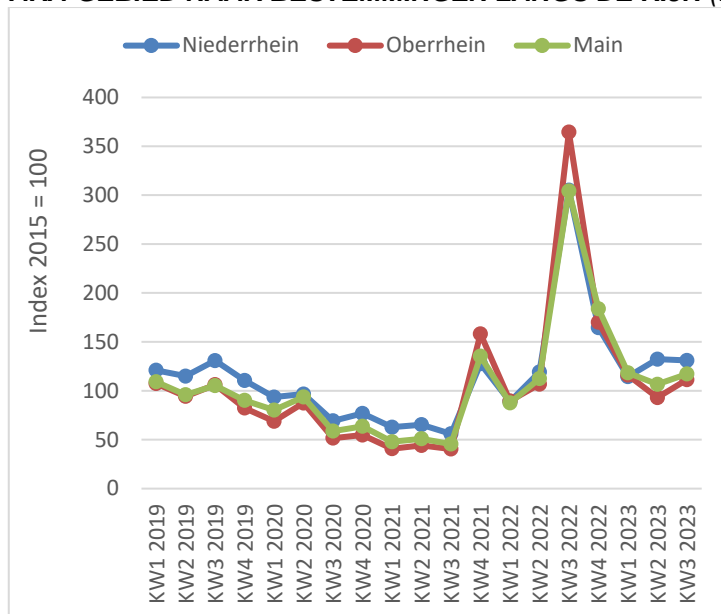
3. Vrachtprijzen in de Rijnvaart

Vrachtprijnsindex van het Nederlandse marktonderzoeksbureau Insights Global

Deze vrachtprijnsindex is gebaseerd op een bevraging van scheepvaartondernemingen die actief zijn op het gebied van het vervoer van vloeibare lading tussen het ARA-gebied en het Rijngebied (het achterland in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland).

Het vervoer van vloeibare producten vanuit het ARA-gebied naar het achterland (Rijnstroomgebied) laat over de eerste helft van 2024 in vergelijking met 2023 geen grote veranderingen in de vrachtprijzen zien.

AFBEELDING 5: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR GASOLIE VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN (INDEX 2015 = 100)



Deze gegevens voor de spotmarkt die volledig gebaseerd zijn op de index tonen voor de tijd van medio 2022 tot medio 2023 een fase van zeer grote volatiliteit. Een belangrijke reden hiervoor waren de schommelingen in de waterstanden.

In de eerste helft van 2024 lagen de vrachtprijzen rond het gemiddelde. Wat hier opvalt, is dat zij hoger waren dan het prijsniveau dat voor de laagwaterperiode in 2022 heerste.

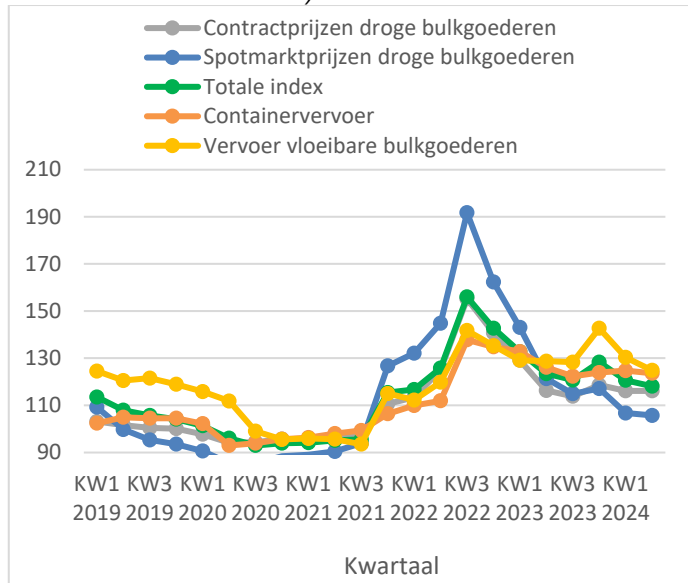
Bron: berekening van de CCR op basis van *Insights Global*

Insights Global verzamelt gegevens over de vrachtprijzen (in euro per ton) voor het vervoer van vloeibare goederen uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn. De CCR heeft op basis van deze data een index berekend, met 2015 als referentiejaar. Niederrhein: Duisburg, Keulen. Oberrhein: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

Vrachtprijnsindex van het Nederlandse Bureau voor de Statistiek, CBS

Het Nederlandse Bureau voor de Statistiek (CBS) onderzoekt de vrachtprijsgegevens voor een aantal Nederlandse binnenvaartondernemingen. Deze gegevens worden twee keer per kwartaal vergaard en houden rekening met de toeslagen voor brandstof en laagwater. Kijkt men naar het verloop van de algemene trend, dan komen deze resultaten overeen met de *Insights Global*-index.

AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR NEDERLANDSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT (INDEX 2021 = 100, KWARTAALGEGEVENS)



In de CBS-index is in de eerste helft van 2024 een daling in de vrachtprijzen vast te stellen. De sterkste daling deed zich voor bij de spotmarkt voor droge lading, wat niet alleen een weerspiegeling is van de algemeen hogere volatiliteit van de spotmarkt, maar ook van de daling in de vraag naar vervoer van droge bulk.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, Tabel 85817NED (Binnenvaartdiensten; prijsindex)

Alles bij elkaar kan worden vastgesteld dat alle sub-indices van de CBS-index in de eerste helft van 2024 rond een niveau schommelden dat hoger lag dan het gemiddelde over meerdere jaren. Dit is een weerspiegeling van het feit dat niet alle factoren die tot een prijsverhoging leiden, weggevallen waren. De laagwaterfase was weliswaar voorbij, maar andere prijsverhogende factoren, zoals bijvoorbeeld het vertrek van scheepscapaciteiten van de Rijn naar het Donaustroomgebied, werkten nog steeds door.

4. Kostenontwikkeling

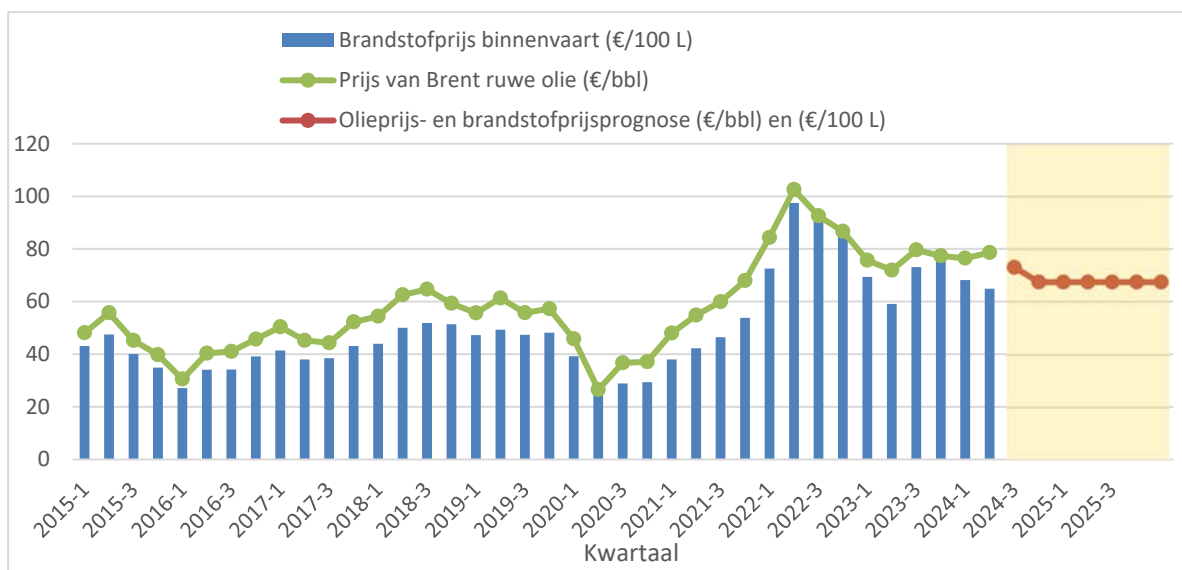
De prijzen voor ruwe olie, diesel, gasolie, stroom en aardgas bereikten in de eerste helft van 2022 het hoogste niveau sinds januari 2006. Neemt men dit hoge prijspeil als vertrekpunt, dan zijn de aardolie- en brandstofprijzen in de loop van 2023 aanzienlijk gedaald. Dit hing vooral samen met de zwakke economische conjunctuur. In de eerste zes maanden van 2024 zette de dalende trend bij de brandstofprijzen zich voort, terwijl de aardolieprijs een zijwaartse lijn bleef volgen.

Een vergelijking van de brandstofprijzen in de binnenvaart (gasolieprijzen) met de aardolieprijzen laat zien dat er een nauwe correlatie is, die dan ook als basis genomen kan worden voor een prognose van de brandstofprijzen (gebruikmakend van de prognoses voor de aardolieprijzen).¹

De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn afkomstig van de marktonderzoeksonderneming *Insights Global* uit Nederland.

¹ Wat dit betreft moet erop gewezen worden dat de gegevens met betrekking tot de olieprijs oorspronkelijk in US-dollar luiden (bron: US Energy Information Administration en <https://www.eia.gov>) en met historische wisselkoersen voor €/€ in euro werden omgerekend, om ze te kunnen vergelijken met de brandstofprijzen voor de Europese binnenvaart die in euro gemeten worden.

AFBEELDING 7: BRANDSTOFFPRIJZEN IN DE BINNENVAART, PRIJS VAN RUWE OLIE EN VOORUITZICHTEN VOOR BEIDE PRIJZEN *



Bronnen: Insights Global (brandstofprijs), US Energy Information Administration (historische olieprijs), Federal Reserve Economic Data (historische wisselkoers Amerikaanse dollar/euro), IMF (Ölpreis-Prognose)
 * 1 vat (bbl) = 159 liter

De prognoses voor de brandstofprijzen in de tweede helft van 2024 en voor 2025 zijn gebaseerd op de olieprijsprognose (bron: Internationaal Monetair Fonds, IMF), rekening houdend met de verwachtingen voor de wisselkoers tussen de euro en de US-dollar. Er wordt in dit geval uitgegaan van een wisselkoers van 1,12 US-dollar per euro. Dit is de wisselkoers die eind september 2024 overheerste.

De prognose van het IMF voor de olieprijs wijst op een lichte daling van de olieprijs en dus van de brandstofprijs in 2025 in vergelijking met 2024. Voor het jaar 2025 wordt verwacht dat de olieprijs hetzelfde zal blijven. De achtergrond voor deze verwachting is de ontwikkeling van het aanbod op de oliemarkt. Aan de kant van het aanbod was er namelijk een sterke verhoging van de olieproductie door de niet-OPEC-landen (vooral Canada, USA, Guyana). Deze verhoging verklaart de daling van de olieprijs in 2025 ten opzichte van 2024. In 2025 zal deze productieverhoging van de niet-OPEC-landen vermoedelijk gelijk opgaan met de productieverlaging van de OPEC-landen. Dit verklaart de gelijkblijvende olieprijs in 2025. Als risico voor de aardolieprijsontwikkeling moeten de conflicten in het Midden-Oosten worden genoemd. Een escalatie van deze geopolitieke conflicten zou tot een stijging van de olieprijs kunnen leiden en dus ook van de brandstofprijzen.

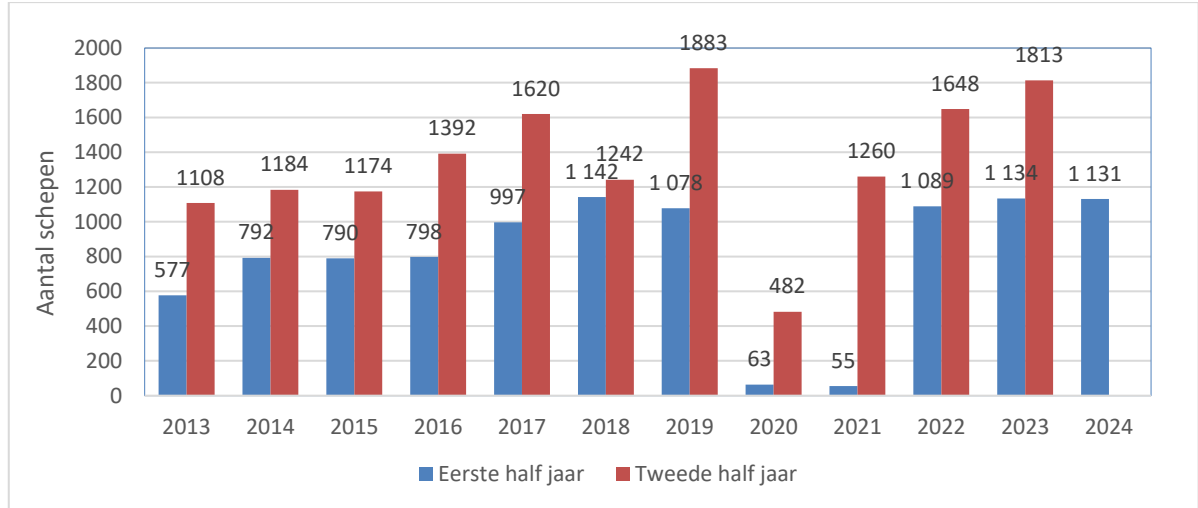
Op grond van deze hypothesen en prognoses wordt tegen de achtergrond van de huidige stand van zaken verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart in de tweede helft van 2024 en in 2025 tussen 60 en 70 €/100 liter zullen liggen.

5. Passagiersvaart

Voor de ontwikkeling van de passagiersvaart worden de cijfers genomen van de hotelschepen die bij de sluis Iffezheim geteld werden. De periodes van de Coronapandemie in de jaren 2020 en 2021 hebben duidelijke sporen achtergelaten in de cijfers van de riviercruisevaart.

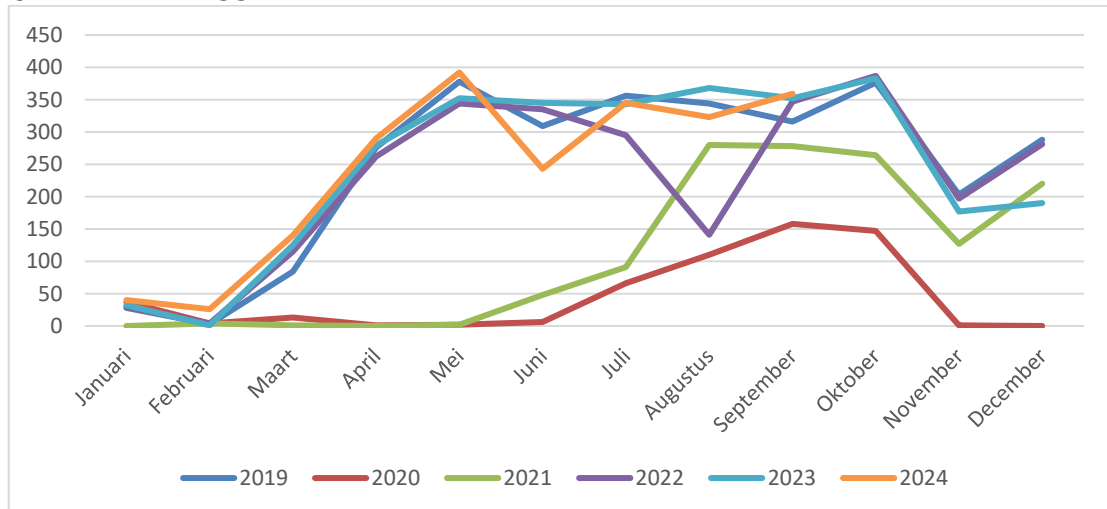
In de tweede helft van 2021 was er echter een zeker herstel in de riviercruisevaart. Dit herstel zette zich voort in de eerste helft van 2022. Een uitzondering vormde alleen de maand augustus 2022, toen het aantal schepen dat de sluis passeerde op grond van het laagwater in de zomer van 2022 voor korte tijd sterk terugliep. Voor de twee semesters van 2023 zijn de cijfers min of meer vergelijkbaar met die van 2019, wat voor de branche als goed nieuws gezien kan worden. Het betekent namelijk dat de negatieve gevolgen van de pandemie tot het verleden behoren. De resultaten voor de eerste helft van 2024 bevestigen dat.

AFBEELDING 8: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE OBERRHEIN PASSEERT PER HALF JAAR



Bron: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat

AFBEELDING 9: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE OBERRHEIN PASSEERT PER MAAND



Bron: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat

Met een cijfer van 2.947 schepen die in Iffezheim geschut werden, bereikte de riviercruisevaart op de Rijn in 2023 vrijwel hetzelfde niveau als voor de pandemie (2019: 2.961 schepen die de sluis passeerden).

De eerste zes maanden van 2024 bevestigen deze positieve trend. In deze periode werden er bij de sluis Iffezheim 1.131 riviercruiseschepen geteld. Dit aantal ligt nét iets boven de waarde van de eerste helft van 2019 (1.078 schepen) en is vrijwel gelijk aan het aantal schepen dat in de eerste helft van 2023 door de sluis voer (1.134 schepen). Uitgedrukt in een percentage bedraagt het verschil tussen de halfjaarlijkse resultaten van 2023 en 2024 0,3%. Tegelijkertijd lag het resultaat van het eerste half jaar 2024 5,2% hoger dan het resultaat in de eerste helft van 2019.

TABEL 7: RIVIERCRUISESCHEPEN OP DE RIJN PER HALF JAAR

<i>Eerste helft van het jaar</i>	<i>Aantal schepen</i>
2019	1.078
2020	63
2021	55
2022	1.089
2023	1.134
2024	1.131

Bron: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat

De cijfers voor de eerste negen maanden van een jaar vormen een aanvulling op de benadering per half jaar. In de eerste negen maanden van 2024 werden er bij de sluis Iffezheim in de Oberrhein 2.158 riviercruiseschepen geteld. Dat waren er 1,8% minder dan in dezelfde periode het jaar ervoor en 3% meer dan in dezelfde periode in het jaar 2019.

TABEL 8: RIVIERCRUISESCHEPEN OP DE RIJN VOOR DE EERSTE NEGEN MAANDEN VAN EEN JAAR

<i>Eerste negen maanden</i>	<i>Aantal schepen</i>
2019	2.094
2020	397
2021	704
2022	1.872
2023	2.197
2024	2.158

Bron: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat

Ook al zijn er geen gegevens over de bezettingsgraad van de schepen, kan op grond van deze cijfers over het scheepsverkeer toch de conclusie worden getrokken dat de hotelschepen in de jaren 2022, 2023 en 2024 het dieptepunt voorbij zijn.

6. Samenvatting en vooruitblik

De wereldeconomie toonde in de eerste helft van 2024 tekenen voor herstel na de verstoringen aan het begin van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne.

De economische groei bleek tegen de achtergrond van de energie- en levensmiddelen crisis als gevolg van de oorlog, de wereldwijde stijging van de inflatie en de door de pandemie veroorzaakte haperingen in de verzorgingsketen opvallend veerkrachtig te zijn.

De inflatie is gedaald en zal vermoedelijk tegen 2025 in de geavanceerde economieën 2% bereiken, een percentage waar de centrale banken normaliter naar streven.

Daar staat tegenover dat de handel met meer problemen te kampen heeft, aangezien er in het kielzog van wereldwijde veranderingen in de handelsstructuren, de geopolitieke crisissen en oorlogen talrijke handelsbeperkingen zijn ontstaan die het herstel in de weg staan.

De ontwikkeling van het watergebonden vrachtvervoer liet in de eerste zes maanden van 2024 voor de Rijn en vrijwel alle Rijnsoeverstaten alles bij elkaar genomen een lichte daling zien. Een uitzondering vormt echter Frankrijk, waar het vrachtvervoer licht steeg.

Voor de Rijn en ook voor de Rijnsoeverstaten kan worden vastgesteld dat wanneer men de verschillende soorten lading bekijkt, droge bulkgoederen in vergelijking met de andere soorten ladingen de minst goede tendensen laten zien. Als men voor het vervoer over de Rijn de goederengroepen afzonderlijk bekijkt, valt op dat de sterke daling bij het vervoer van vaste brandstoffen (-27,0% voor de halfjaarlijkse cijfers) een belangrijke oorzaak vormde voor de zeer zwakke ontwikkeling bij de droge bulkgoederen. De eveneens sterke negatieve ontwikkeling bij zand, aarde en bouwmaterialen (-10,7% bij een vergelijking van de halfjaarlijkse cijfers) speelt hier ook een rol.

Vloeibare bulkgoederen (aardolieproducten en chemicaliën) deden het op grond van stagnerende tot licht dalende prijzen voor ruwe olie en teruglopende gasprijzen relatief goed. De vraag naar vervoer is in dit segment van de Rijnvaart en in de meeste Rijnsoeverstaten toegenomen.

Het containervervoer had ook in de eerste helft van 2024 te kampen met onderbrekingen in de wereldwijde toeleveringsketens in het zeevervoer en tevens te lijden onder de geopolitieke crisissen, zodat dit voor de Rijn en in de meeste Rijnsoeverstaten resulteerde in een stagnatie, respectievelijk dalende cijfers opleverde.

Verwacht wordt dat de trends bij het vrachtvervoer die in de eerste helft van het jaar te zien waren, ook in de tweede helft van het jaar zullen aanhouden. De economische groei zal in de tweede helft van 2024 en in 2025 vermoedelijk licht aantrekken, wat het vrachtvervoer ten goede zou kunnen komen.

De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn in de eerste helft van 2024 licht gedaald. Zij lagen gemiddeld rond de 66,5 € per 100 liter. De oorzaak moet gezocht worden in een stagnerende tot licht dalende olieprijs. Tegen de achtergrond van de huidige situatie wordt voor de nabije toekomst voor de brandstofprijzen een gelijkblijvend prijspeil verwacht. Dit betekent dat de brandstofprijzen in de binnenvaart in de tweede helft van 2024 en in 2025 zouden kunnen schommelen binnen de bandbreedte van 60 tot 70 €/100 liter.

De vrachtprijzen in de Rijnvaart lagen in de eerste helft van 2024 licht boven het langjarige gemiddelde. In vergelijking met de periode voorafgaand aan het laagwater in de zomer van 2022 lagen zij hoger. De trend die de ontwikkeling weergeeft, wijst echter op een lichte daling. Dit gold met name voor de prijzen op de spotmarkt voor droge lading.

De passagiersvaart – en dan met name de riviercruisevaart – heeft zich duidelijk hersteld. Dit blijkt uit de cijfers voor de sluis van Iffezheim in de jaren 2022, 2023 en 2024. De cijfers voor de riviercruiseschepen die deze sluis passeerden, lagen in deze jaren licht boven het hoge niveau van het jaar 2019.

PROTOCOL 7
Wijziging van Besluit 2024-I-6 inzake de economische situatie in de Rijnvaart in 2023
(gecorrigeerde versie van november 2024)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennis te hebben genomen van het mondelinge verslag van de voorzitter van het Economisch Comité,

besluit over te gaan tot een correctie van besluit 2024-I-6,

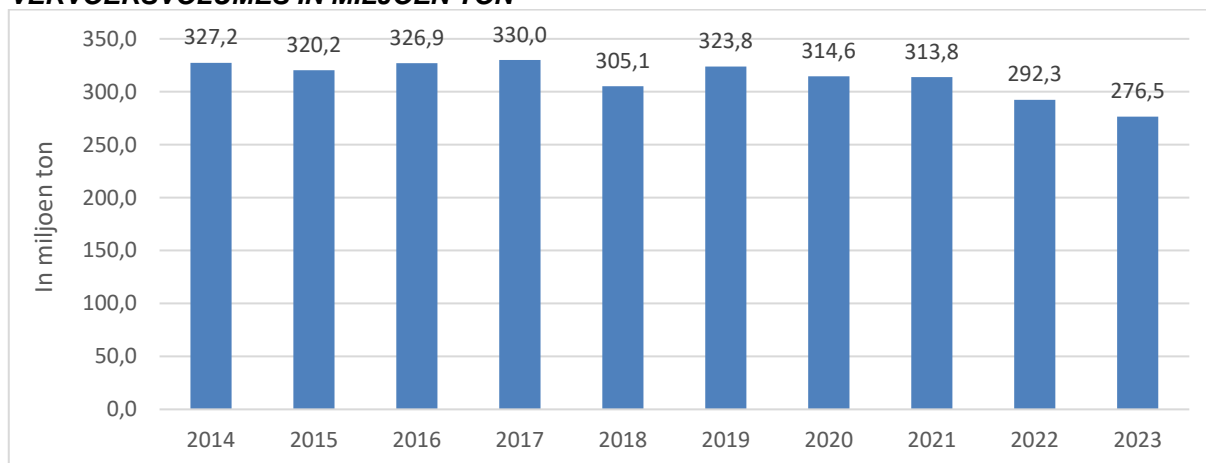
neemt nota van het gecorrigeerd verslag over de economische situatie van de Rijnvaart in 2023.

Bijlage

1. Goederenvervoer in 2023

De hoeveelheid goederen die in 2023 over de Rijn werd vervoerd, had sterk te lijden onder de verslechtering van de algemene conjunctuur. Het vervoersvolume van 277 miljoen ton lag zelfs lager dan in het laagwaterjaar 2022, met een daling van -5,4% in 2023 ten opzichte van het voorgaande jaar. De bovengenoemde economische verslechtering had vooral negatieve gevolgen voor de drogeladingvaart en de containervervaart.

AFBEELDING 1: GOEDERENVERVOER IN DE GEHELE RIJNVAART* – JAARLIJKE VERVOERSVOLUMES IN MILJOEN TON



Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

*In eerdere verslagen werden alleen de vervoersvolumes op de traditionele Rijn gerapporteerd, dat wil zeggen, de Rijn van Bazel tot aan de Duits-Nederlandse grens. Voortaan kan verslag worden gedaan van de vervoersvolumes op de gehele Rijn van Bazel tot aan de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding). Bij de berekening van de totale hoeveelheid vervoerde goederen over de hele Rijn zijn alle maatregelen genomen om dubbelstellingen te voorkomen.

Afbeelding 2 illustreert in het bijzonder dat het qua volume omvangrijke segment van zand, stenen, grind en bouwmaterialen al enkele jaren te maken heeft met volumeverlies. Naast de laagwaterperiode in 2022 is dit vooral te wijten aan economische factoren. De Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne heeft geleid tot verstoringen in de toeleveringsketen voor bouwmaterialen. Daarnaast heeft de hoge inflatie een renteverhoging noodzakelijk gemaakt. De gestegen financieringskosten in de bouwsector hebben een negatief effect gehad op de bouwsector.

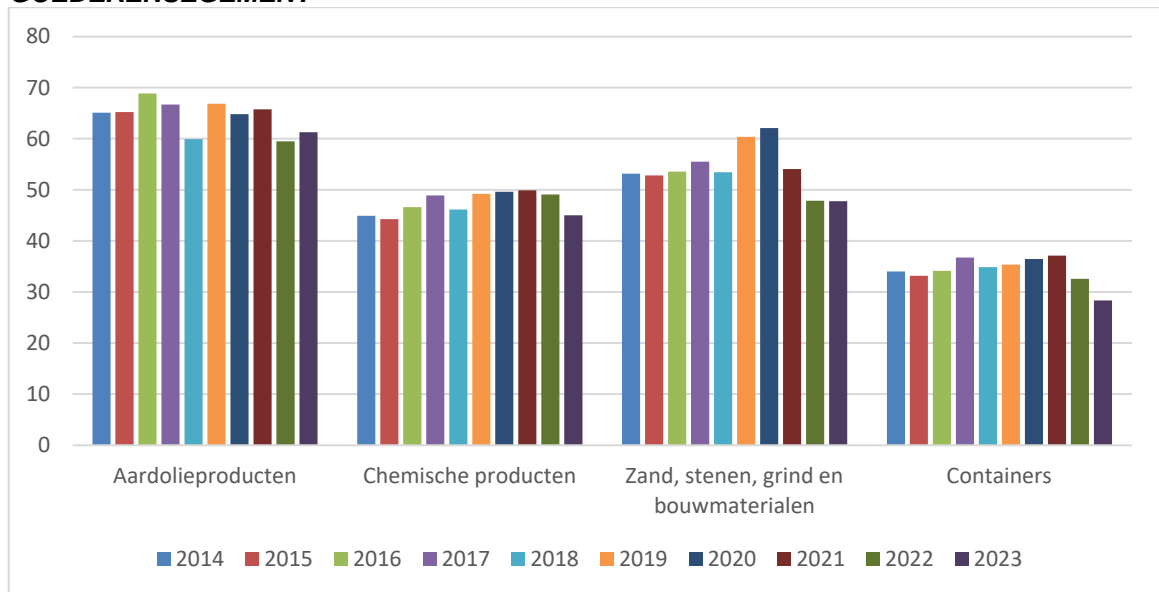
Alles bij elkaar genomen werd het goederenvervoer over de hele Rijn in 2023 negatief beïnvloed door factoren zoals een lagere totale vraag als gevolg van de hoge inflatie, de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en andere geopolitieke conflicten die leidden tot een afzwakking van de wereldwijde economie. Om een voorbeeld te noemen: de productie van chemicaliën in het grootste productieland (Duitsland) daalde in 2023 met -11% door een lagere algehele vraag naar chemicaliën. Voor het vervoer van chemische producten over de Rijn bedroeg de daling -8,3%.

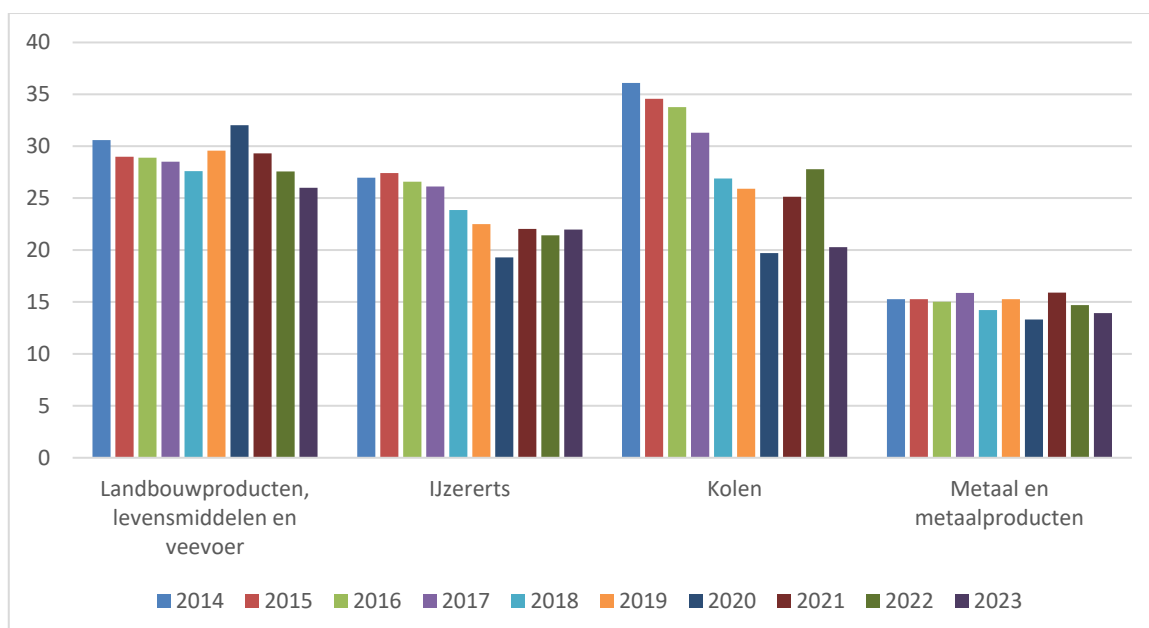
De daling van andere goederensegmenten van de binnenvaart wordt eveneens verklaard door de achteruitgang in andere economische sectoren, zoals de wereldhandel. Statistieken over de zeevaart zijn representatief voor de wereldhandel, aangezien 90% van de totale wereldhandel over zee verloopt. Vanuit dit oogpunt is het belangrijk om te verwijzen naar het maritieme containervervoer in de haven van Rotterdam, dat in 2023 met -7% is gedaald ten opzichte van 2022. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de lagere consumptie, de lagere productie in Europa en het verlies van volumes van en naar Rusland als gevolg van de sancties. Deze daling is lager dan de afname van de containervaart op de Rijn (-13,0%). Hieruit kan worden geconcludeerd dat de binnenvaart niet alleen te lijden had onder de bovengenoemde factoren, maar ook marktaandeel in het containervervoer verloor aan andere vervoerswijzen.

Het vrij positieve resultaat voor ijzererts is te verklaren doordat in 2023 de ijzerertsvoorraden werden aangevuld. De ijzerertsvoorraden werden weer aangevuld nadat er in 2022 slechts weinig ijzererts werd ingevoerd als gevolg van de lage staalproductie. Het negatieve resultaat voor landbouwproducten is te wijten aan droogte en overstromingen en de daaruit voortvloeiende misoogsten in de Europese landbouw. De graanoogst in de Rijnlanden was daardoor laag in 2023.

Er kan ook worden opgemerkt dat het kolentransport in 2023 niet sterk is gestegen, in tegenstelling tot het jaar ervoor. De reden hiervoor is de dalende vraag naar kolen in de energiesector. Het qua volume grootste goederensegment, aardolieproducten, kon in 2023 niettemin nog steeds het resultaat van het jaar ervoor evenaren.

AFBEELDING 2: GOEDERENVERVOER IN DE GEHELE RIJNVAART NAAR GOEDERENSEGEMENT





Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* Totale Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot aan de Noordzee (incl. Rijn-Scheldeverbinding met Antwerpen)

TABEL 1: EVOLUTIE VAN DE JAARLIJKSE VERVOERSVOLUMES IN DE TOTALE RIJNVAART* NAAR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN – HOEVEELHEDEN IN MILJOEN TON

	2022 (Mln. t)	2023 (Mln. t)	Wijzigingspercentage 2023 ten opzichte van 2022
Aardolieproducten	59,48	61,27	+ 3.0%
Chemische producten	49,08	45,01	-8.3%
Zand, aarde, grind, bouwmaterialen	47,87	47,76	-0,2%
Containers	32,57	28,34	-13.0%
Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoer	27,55	25,99	-5.7%
IJzererts	21,42	21,97	+2.5%
Kolen	27,78	20,27	-27.0%
Metaal en metaalproducten	14,69	13,92	-5.3%
Totaal **	292,3	276,5	-5,4%

Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat.

* Totale Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot aan de Noordzee (incl. Rijn-Scheldeverbinding met Antwerpen)

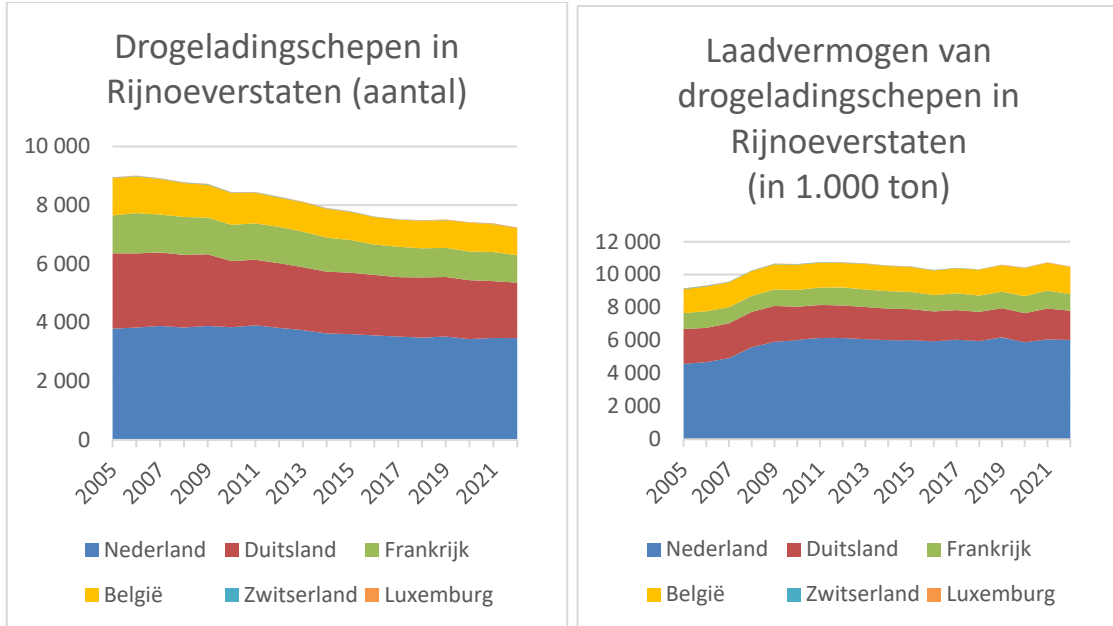
** Het totale resultaat is niet de som van de afzonderlijke goederensegmenten, aangezien hier alleen de belangrijkste goederensoorten vermeld worden.

2. De aanbodkant – Vlootgegevens

Aangezien de vlootgegevens voor Frankrijk en Zwitserland voor 2023 nog niet beschikbaar zijn, lopen de gegevens in de afbeeldingen 3 en 4 tot 2022.

De Nederlandse vloot beschikt over de grootste laadruimcapaciteit in West-Europa. Het aantal Nederlandse binnenvaartschepen in de drogeladingvaart is iets minder dan de helft van het totale aantal drogeladingschepen in West-Europa. Het laadvermogen van Nederlandse drogeladingschepen bedraagt zelfs 57% van de totale laadcapaciteit van de West-Europese vloot.

AFBEELDING 3: EVOLUTIE VAN DE VLOOT IN WEST-EUROPA - DROGELADINGVAART

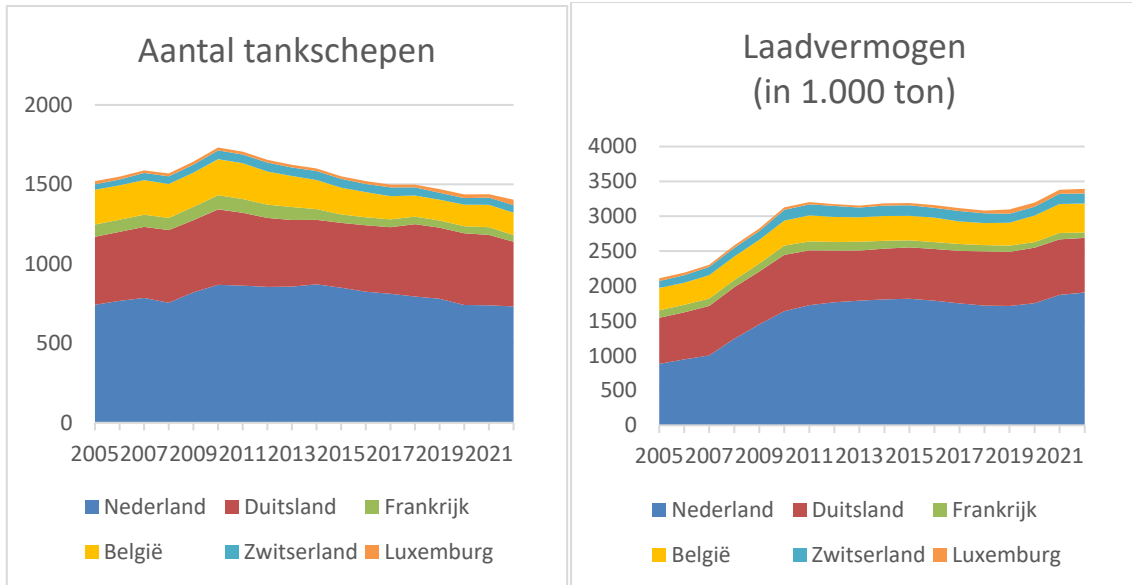


Bronnen: VNF (Frankrijk), CBS/Rijkswaterstaat (Nederland), ITB (België), Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Duitsland), Flottenregister (Luxemburg), Schweizerische Rheinhäfen (Zwitserland)

Het aantal drogeladingschepen neemt echter af. Tussen 2012 en 2022 daalde het aantal schepen met ongeveer -13%. Het beschikbare laadvermogen daalde daarentegen slechts met ongeveer -2%. Dit komt doordat vooral kleine schepen de markt hebben verlaten en er grotere schepen zijn bijgekomen. Hierdoor is het totale laadvermogen vrijwel constant gebleven.

Ook het aantal tankschepen is de afgelopen jaren afgenomen. Tussen 2012 en 2022 bedroeg de daling ongeveer -15%. Daarentegen is het laadvermogen van West-Europese tankschepen in dezelfde periode met ongeveer +7% gestegen. Dit is het gevolg van de structurele vernieuwing van de tankvloot, die werd gekenmerkt door de omschakeling van enkelwandige naar dubbelwandige schepen.

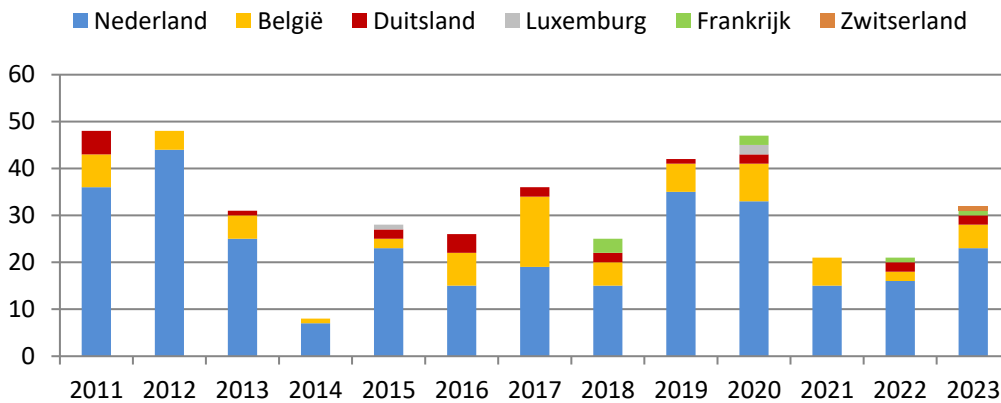
AFBEELDING 4: EVOLUTIE VAN DE VLOOT IN WEST-EUROPA - TANKSCHEPEN



Bronnen: zie afbeelding 3

In 2023 zijn er 32 nieuwe drogeladingschepen bijgekomen op de West-Europese markt. Dit was een toename ten opzichte van beide voorgaande jaren. Alleen al in Nederland werden 23 nieuwe schepen geregistreerd.

AFBEELDING 5: AANTAL NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN

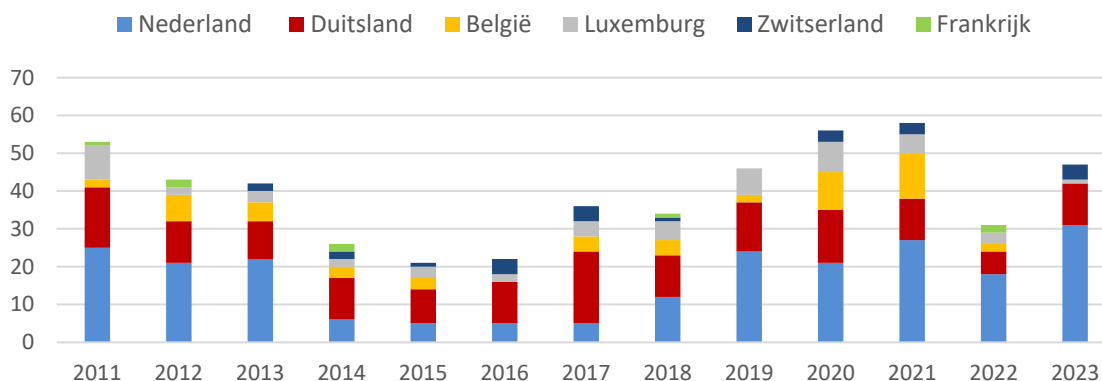


Bron: IVR

In 2023 werden net als het jaar ervoor duwbakken uit het Rijnstroomgebied verkocht aan ondernemingen in het Donaustroomgebied. Voor de eerste tien maanden van 2023 waren dat circa 100 drogeladingschepen uit Nederland, België en Duitsland.

In 2023 kwamen er 47 nieuwe tankschepen bij op de West-Europese markt; Nederland alleen nam daarvan al 31 schepen voor zijn rekening.

AFBEELDING 6: AANTAL NIEUWE TANKSCHEPEN



Bron: IVR

Verder kwamen er zes nieuwe duw- en sleepboten bij op de markt, waarvan vier in Nederland. Er werden ongeveer tien kleinere tot middelgrote duwboten aan bedrijven in het Donauebekken verkocht.

3. Vooruitzicht voor de vervoersvraag

De wereldeconomie groeide in 2023 met +3,2%. Hetzelfde percentage wordt ook verwacht voor 2024 en 2025. Het ligt onder het historische (2000-2019) jaargemiddelde van +3,8%. Dit weerspiegelt het restrictieve monetaire beleid en het intrekken van fiscale steun.

De groei in de geavanceerde economieën is van bijzonder belang voor de Rijnvaart. Deze zal licht toenemen, waarbij de stijging vooral het gevolg is van een herstel in de eurozone na de geringe groei in 2023. De groei in de eurozone zal naar verwachting stijgen van het lage percentage van naar schatting +0,4% in 2023, als gevolg van de relatief hoge last van de oorlog in Oekraïne, naar +0,8% in 2024 en +1,5% in 2025. De consumptie van huishoudens zal naar verwachting toenemen naarmate het effect van de energieprijsschok wegeeft en een daling van de inflatie de reële inkomensgroei ondersteunt. De groei in Duitsland, dat een sleutelrol speelt voor de Rijnvaart, zal ook herstellen, van -0,3% in 2023 tot +0,2% in 2024 en +1,3% in 2025. Tegen de achtergrond van deze economische prognoses wordt daarom verwacht dat de vervoersvraag licht zal herstellen in 2024 en 2025.

Kijkt men naar de afzonderlijke segmenten, dan wijst de nabije toekomst op een bescheiden, maar onzeker herstel van de belangrijkste markten voor de binnenvaart:

- Hoewel het vertrouwen in de chemische sector in het eerste kwartaal van 2024 een opwaartse trend vertoont en de inflatie naar verwachting zal dalen, is het nog te vroeg om te zeggen of de chemische industrie op weg is naar herstel.
- Wat de staalsector betreft, zal de aanhoudende economische en geopolitieke onzekerheid de groei van de staalmarkt de komende kwartalen blijven beïnvloeden. Eerste tekenen wijzen er echter op dat de wereldwijde vraag naar staal in 2025 weer zal aantrekken.
- Het containervervoer in de binnenvaart daalt ondanks de voorspellingen als groeimarkt. Toch zou een herstel in het verschiet kunnen liggen, aangezien de vervoerde hoeveelheden in april 2024 vergelijkbaar waren met die in april 2023 en de groei van het containervervoer over zee zich naar verwachting vanaf 2024 zal stabiliseren op ongeveer +3% per jaar.

PROTOCOL 8

Wijziging van Besluit 2023-II-9 inzake de economische situatie in de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2023 (gecorrigeerde versie van november 2024)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennis te hebben genomen van het mondelinge verslag van de voorzitter van het Economisch Comité,

besluit over te gaan tot een correctie van besluit 2023-II-9,

neemt nota van het gecorrigeerd verslag over de economische situatie van de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2023 en de vooruitblik op de tweede helft van het jaar.

Bijlage

1. Over de Rijn vervoerde hoeveelheden

Gevolgde methode

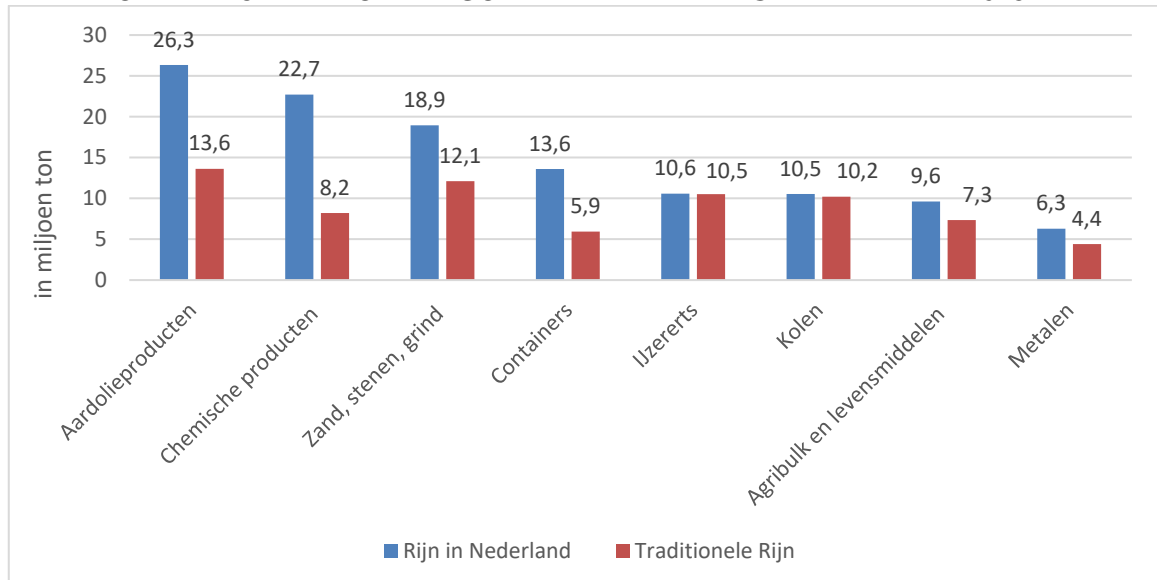
In eerdere verslagen werd onder de Rijnvaart het vervoer verstaan tussen Bazel en de Duits-Nederlandse grens. In dit concept, dat ook wordt aangeduid met “traditioneel Rijnvervoer”, werd geen rekening gehouden het vrachtvervoer over het Nederlandse gedeelte van de Rijn, respectievelijk in de Nederlandse Rijndelta.¹

In samenwerking met Rijkswaterstaat werd in 2023 een mogelijkheid gevonden het vrachtvervoer in de Nederlandse Rijndelta in de dataset op te nemen. Hiervoor werd om te beginnen het geografische gebied afgebakend. Dat houdt in dat vastgelegd werd, welke waterwegen in Nederland tot de Rijn worden geteld.² Er is ook rekening gehouden met de verbinding tussen de Rijndelta en de haven van Antwerpen (Rijn-Schelde-verbinding), hetgeen weerspiegeld wordt in het hoge volume aardolie- en chemische producten die op de Nederlandse Rijn worden waargenomen.

Op basis van deze afbakening heeft Rijkswaterstaat de desbetreffende gegevens verstrekt, die vervolgens door het secretariaat werden geëvalueerd. De onderstaande grafiek toont de in de eerste helft van 2023 vervoerde goederen voor de Nederlandse Rijn (bron: berekening op basis van gegevens van Rijkswaterstaat), alsmede voor de traditionele Rijn (bron: berekening op basis van gegevens van Destatis).

In deze grafiek kan worden afgelezen dat op de Nederlandse Rijn aanzienlijk meer vloeibare goederen worden vervoerd dan over de traditionele Rijn. De hoeveelheden voor beide Rijn gedeeltes mogen niet bij elkaar worden opgeteld, omdat dit tot dubbele tellingen zou leiden. Een groot gedeelte van de in Nederland vervoerde goederen wordt namelijk verder vervoerd over de traditionele Rijn.

AFBEELDING 1: TOTALE HOEVEELHEID OVER DE NEDERLANDSE RIJN EN TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2023



Bron: Berekening van de CCR op basis van gegevens van Rijkswaterstaat en Destatis

¹ De Nederlandse Rijn vormt een delta; de begrippen ‘Nederlandse Rijn’ en ‘Nederlandse Rijndelta’ worden daarom als synoniemen gebruikt.

² In de berekening opgenomen waterwegen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel

De bovenstaande grafische weergave heeft het voordeel dat goed zichtbaar is wat het verschil in intensiteit is van het Rijnvervoer voor de afzonderlijke goederengroepen. Het nadeel is dat er niet maar één enkel kencijfer voor het Rijnvervoer wordt verstrekt. Om de vervoersactiviteit over de gehele Rijn in één enkel kencijfer uit te drukken, zou er eerst een daarvoor geschikte methode ontwikkeld moeten worden. Het gevaar van een dubbele telling ligt vooral in het feit dat de over de traditionele Rijn vervoerde hoeveelheden voor een groot deel afkomstig zijn uit de Nederlandse en Belgische zeehavens. Daarom moet ervoor gezorgd worden dat de hoeveelheden die al in het kader van het traditionele Rijnvervoer worden geteld, niet nog een keer meegeteld worden. Afgezien daarvan moet ook een dubbele telling van over de Nederlandse waterwegen vervoerde hoeveelheden worden voorkomen.

De hiervoor ontwikkelde methode telt de over de Nederlandse Rijn-armen vervoerde hoeveelheden slechts eenmaal, zodat een dubbele telling van scheepstransporten die meerdere waterwegen in Nederland betreffen, wordt voorkomen. Verder worden hoeveelheden die al in het kader van het traditionele Rijnvervoer worden geteld, uitgesloten door alle transporten in het Nederlandse Rijnvervoer die van en naar Duitsland en van en naar Zwitserland gaan, niet mee te tellen.

De ontwikkeling van de economische situatie en het Rijnvervoer

De economische ontwikkeling in de eerste helft van 2023 verliep nogal aarzelend. De hoge inflatiepercentages oefenden een negatieve invloed uit op de koopkracht van de particuliere huishoudingen. Vanwege de hoge inflatie heeft de Europese Centrale Bank de basisrente fors verhoogd. De consumptie en bouwconjunctuur leden daaronder, omdat de financieringskosten stegen. Ook de industriële conjunctuur ontwikkelde zich op grond van de algemene conjuncturele afkoeling negatief.

De gevolgen voor het Rijnvervoer zijn zichtbaar in de vorm van een daling van het vrachtvervoer in de eerste zes maanden van 2023. Voor alle over de gehele Rijn getransporteerde goederen kwamen de berekeningen uit op een daling van -10,8%.

Aangezien talrijke industrietakken voor hun vervoersprestaties gebruikmaken van de binnenvaart, kan in de meeste goederensegmenten van de binnenvaart dan ook een afname van het vervoersvolume vastgesteld worden. Het containervervoer en het vervoer van droge bulk werden het sterkst getroffen door de conjuncturele afzwakking in de industrie en de daling van de wereldhandel.

TABEL 1: GOEDERENHOEVEELHEID OP DE GEHELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022 EN 2023 NAAR TYPE LADING

	Eerste zes maanden (mln. t)			2023/2022 in %
	2021	2022	2023	
Totaal vervoer	159,4 3	155,32	145,36	-6,4
Droge massagoederen	74,45	73,89	68,60	-7,2
Vloeibare massagoederen	55,77	54,41	52,71	-3,1
Containerlading*	19,13	17,55	14,75	-16,0

Bronnen: Destatis, Rijkswaterstaat, berekeningen CCR

* Inclusief het eigen gewicht van de containers

TABEL 2: GOEDERENHOEVEELHEID OP DE GEHELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022 EN 2023 NAAR BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN*

	HJ1 2021 in mln. t	HJ1 2022 in mln. t	HJ1 2023 in mln. t	Verandering 2023/2022 in %
Aardolieproducten	33,2	30,7	31,7	+3,1
Zand, stenen, aarde, grind en bouwmaterialen	28,5	26,2	25,7	-2,1
Chemische producten	25,4	26,2	22,9	-12,6
Containers	19,13	17,6	14,8	-15,8
Vaste brandstoffen (kolen)	11,5	14,4	11,8	-17,7
IJzererts	11,6	11,0	11,3	+2,6
Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders	14,6	14,8	13,3	-10,4
Metalen en metaalproducten	7,8	8,3	7,4	-10,0

Bronnen: Destatis, Rijkswaterstaat, berekeningen CCR

* De som van de hier genoemde goederensegmenten staat niet gelijk aan het totale vervoer.

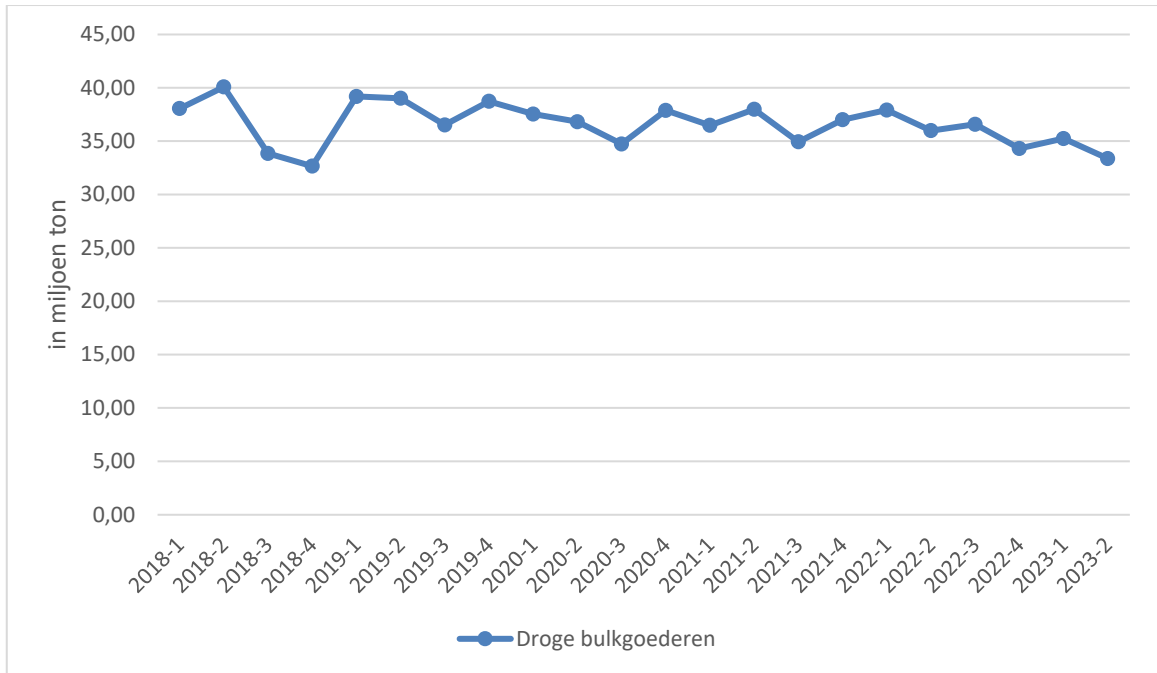
Ondanks de algemene dalende tendens in het transportvolume moet de ontwikkeling voor elk afzonderlijk soort lading toch gedifferentieerd worden bekeken. Bij de chemische producten was de daling van -12,6% bovengemiddeld sterk. De chemische industrie heeft momenteel te kampen met een conjuncturele zwakte als gevolg van de gestegen prijzen voor chemische grondstoffen. De grondstofprijzen maken de vervaardiging van chemische producten duurder, waardoor de vraag terugloopt.

Wat opvalt is de daling van 2,1% bij zand, stenen, aarde, grind en bouwmaterialen. Hierbij speelt een rol dat de bouw naast een tekort aan personeel te kampen heeft met onderbrekingen en vertragingen in de toeleveringsketen. Een andere wezenlijke factor die de bouwactiviteiten en dus de transportvraag naar zand, stenen, aarde, grind en bouwmaterialen beïnvloedt, zijn de verhogingen van de rentevoet door de Europese Centrale Bank. Deze rentevoetverhogingen hebben de vraag naar bouwkredieten aangezien gereduceerd. De daaruit voortvloeiende afname van de bouwactiviteiten leidt vervolgens tot een geringere vraag naar zand, stenen, aarde, grind en bouwmaterialen.

Daar waar de kolentransporten in 2022 nog een opwaartse trend lieten zien, is van deze effecten in 2023 niet meer veel over. De kolentransporten zijn in 2023 dienovereenkomstig teruggelopen. Het vervoer van steenkool lag in de eerste helft van 2023 vrijwel op hetzelfde niveau als in de eerste helft van 2021.

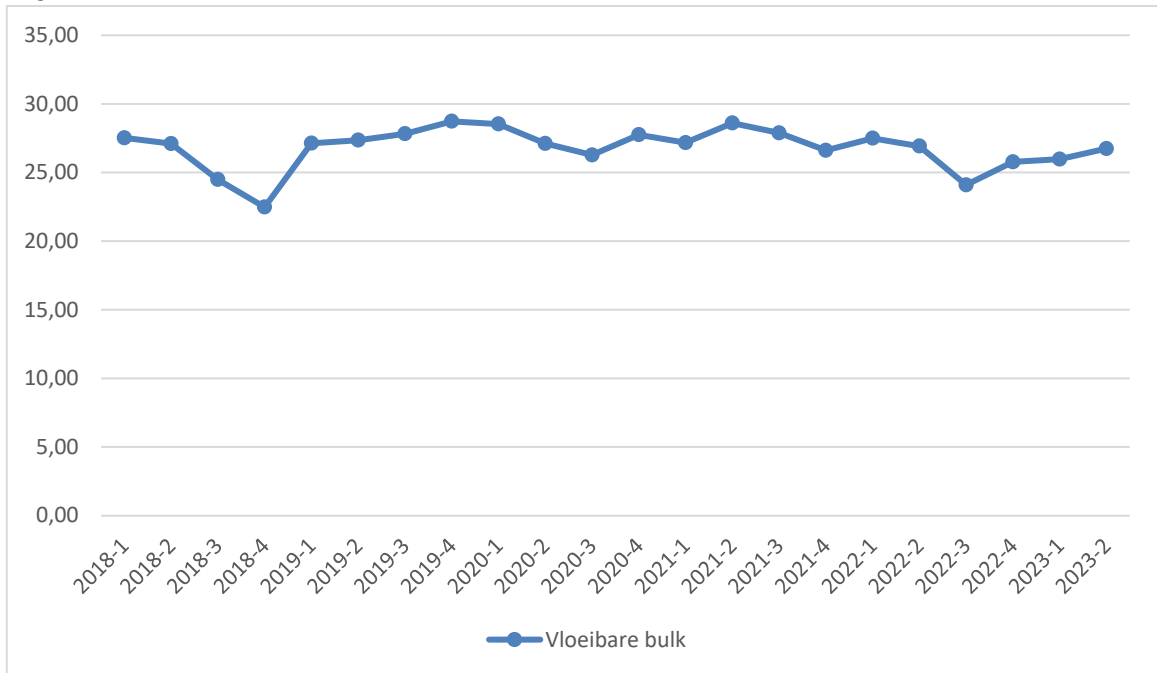
Bij het grootste goederensegment, de aardolieproducten, lag de vervoersvraag in de eerste helft van 2023 rond het niveau van het jaar ervoor. Het feit dat de oliepijzen in 2023 gedaald zijn, zal hier een rol bij gespeeld kunnen hebben, omdat de conjuncturele randvoorwaarden in dit goederensegment hierdoor beter waren dan in de meeste andere segmenten.

AFBEELDING 2: VERVOERDE HOEVEELHEDEN DROGE BULKGOEDEREN OVER DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL



Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

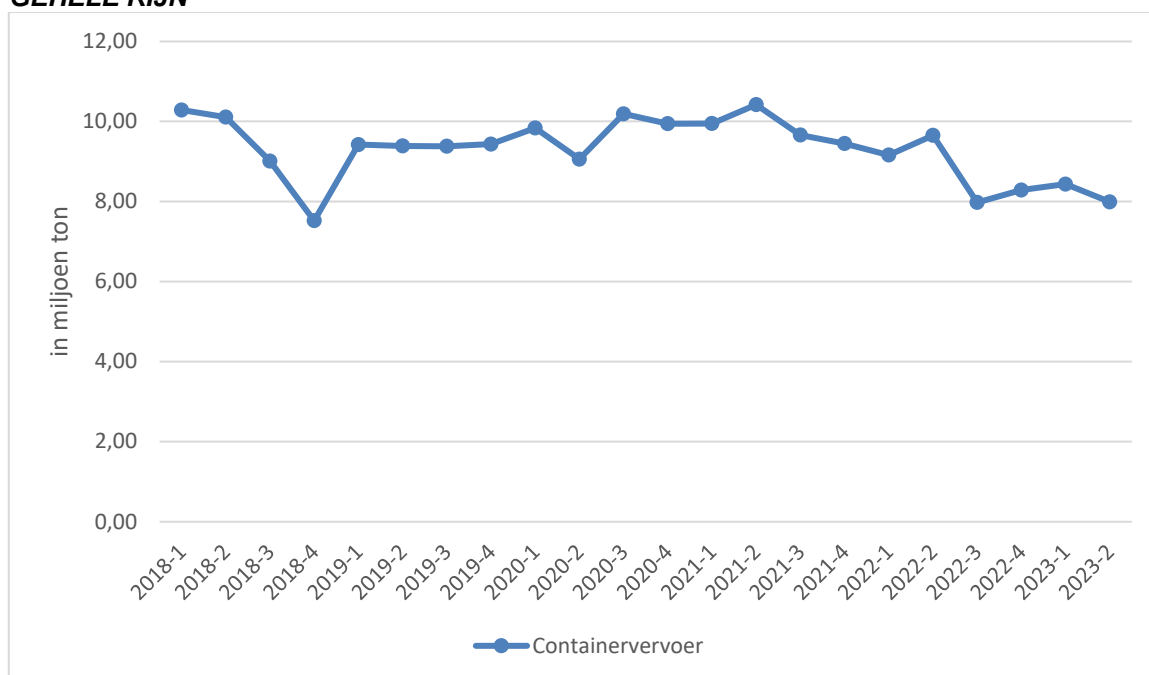
AFBEELDING 3: VERVOERDE HOEVEELHEDEN VLOEIBARE BULK OVER DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL



Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

Wat het containervervoer betreft, moet de verklaring voor de zwakke ontwikkeling (-12,8% in de eerste helft van 2023 ten opzichte van 2022) gezocht worden in de verstoringen in de wereldwijde leverketens en de zwakke wereldhandel.

AFBEELDING 4: VERVOERDE HOEVEELHEDEN LADING IN CONTAINERS OVER DE GEHELE RIJN



Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

2. Vervoersvolume in de Rijnoverstaten

De volgende tabel toont de hoeveelheden die in de eerst zes maanden van 2021, 2022 en 2023 in de CCR-lidstaten vervoerd werden en de veranderingspercentages 2023/2022.

TABEL 4: GOEDERENHOEVEELHEDEN IN DE BINNENVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022 EN 2023 ¹

	Eerste helft 2021 in mln. t	Eerste helft 2022 in mln. t	Eerste helft 2023 in mln. t	Veranderingspercentage 2023/2022 in %
Nederland	186,6	187,0	169,9	-9,2
Duitsland	99,1	97,8	90,4	-7,6
België - Vlaanderen	35,9	35,7	33,4	-6,5
Frankrijk	28,2	27,5	24,4	-11,3
België - Wallonië	16,7	17,2	17,1	+/-0
Zwitserland	2,8	2,3	2,7	+17,3

Bronnen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

¹ Voor België is uitgegaan van de resultaten die verstrekt werden door de beide Belgische regionale vaarwegbeheerders: De Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonie.

TABEL 5: VERVOER VAN DROGE BULKGOEDEREN

	Eerste helft 2021 in mln. t	Eerste helft 2022 in mln. t	Eerste helft 2023 in mln. t	Veranderingspercentage 2023/2022 in %
Nederland	93,0	95,9	88,4	-7,9
Duitsland	57,6	56,7	51,6	-9,0
België - Vlaanderen	24,1	25,2	24,3	-6,4
Frankrijk	21,2	20,2	17,7	-13,0
België - Wallonië	13,7	14,1	14,3	+1,4
Zwitserland	0,8	0,7	0,6	-14,3

Bronnen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

TABEL 6: VERVOER VAN VLOEIBARE BULK

	Eerste helft 2021 in mln. t	Eerste helft 2022 in mln. t	Eerste helft 2023 in Mio. t	Veranderingspercentage 2023/2022 in %
Nederland	61,7	60,7	60,6	-0,1
Duitsland	24,3	24,1	24,2	+/-0
België - Vlaanderen	6,4	6,4	5,7	-10,7
Frankrijk	2,9	3,0		-8,4
België - Wallonië	2,2	2,0	2,0	+/-0
Zwitserland	1,4	0,8	1,5	+80,7

Bronnen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

TABEL 7: VERVOER VAN GOEDEREN IN CONTAINERS

	Eerste helft 2021 in mln. t	Eerste helft 2022 in mln. t	Eerste helft 2023 in mln. t	Veranderingspercentage 2023/2022 in %
Nederland	25,8	24,3	20,4	-16,1
Duitsland	10,7	9,6	8,5	-11,4
België - Vlaanderen	4,9	3,7	2,8	-24,1
Frankrijk	1,6	1,8		-13,5
België - Wallonië	0,8	1,0	0,8	-20,0
Zwitserland *	0,47	0,76	0,63	-17,7

Bronnen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

* De cijfers voor Zwitserland zijn gebaseerd op een berekening waarbij de TEU-hoeveelheid van de in de Schweizerische Rheinhäfen in de eerste helft van het jaar overgeslagen containers vermenigvuldigd werd met een factor 10,66 ton/TEU. Deze factor is de gemiddelde hoeveelheid goederen per container en werd verkregen op basis van de statistieken over de in de Rijnvaart vervoerde containers.

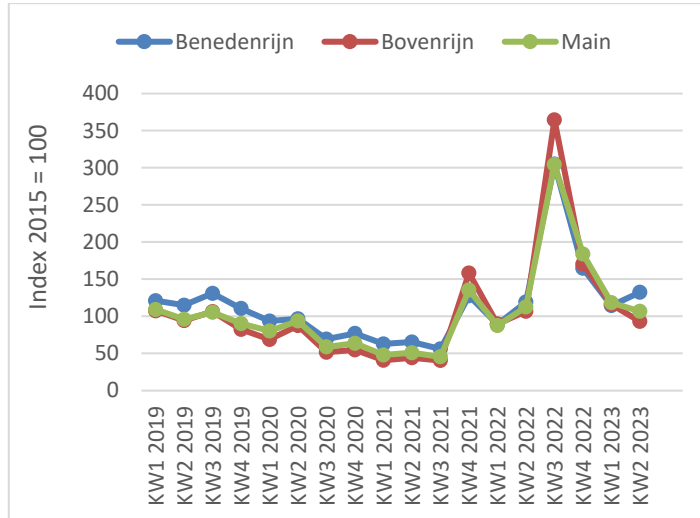
3. Vrachtprijzen in de Rijnvaart

Vrachtprijnsindex van het Nederlandse marktonderzoeksbureau PJK

Deze vrachtprijnsindex is gebaseerd op een bevraging van scheepvaartondernemingen die actief zijn op het gebied van het vervoer van vloeibare lading tussen het ARA-gebied en het Rijngebied (het achterland in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland).

In het vervoer van vloeibare goederen tussen het ARA-gebied en het achterland (Rijngebied) is in de eerste helft van 2023 bij de vrachtprijzen op de spotmarkt zichtbaar rust ingetreden. Dit hing vooral samen met de betere waterstanden waardoor de vrachtprijzen minder onder druk kwamen te staan en terugliepen.

AFBEELDING 5: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR GASOLIE VANUIT HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN AAN DE RIJN (INDEX 2015 = 100)



Deze gegevens voor de spotmarkt die volledig gebaseerd zijn op de PJK-index tonen voor de tijd van medio 2022 tot medio 2023 een fase van zeer grote volatiliteit. Een belangrijke reden hiervoor waren de schommelingen in de waterstanden.

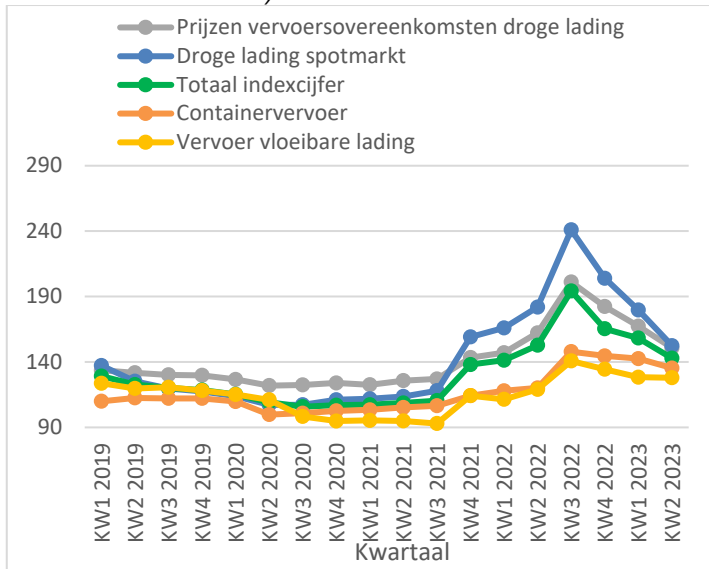
De zeer hoge volatiliteit in de PJK-index in vergelijking met de drogeladingmarkt (zie de CBS-index 'Spotmarkt drogeladinggoederen') kan ook worden verklaard door het feit dat de vloot voor vloeibare lading veel gevoeliger is voor laagwater. Deze grotere gevoeligheid hangt samen met het grotere gemiddelde laadvolume van tankers in vergelijking met drogeladingschepen.

Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van PJK International. PJK onderzoekt de vrachtprijzen (in euro per ton) voor de handel in vloeibare bulk in het ARA-Rijn-gebied. De CCR rekent deze cijfers om in de vorm van een index met het referentiejaar 2015. Benedenrijn: Duisburg, Keulen. Bovenrijn: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

Vrachtprijnsindex van het Nederlandse Bureau voor de Statistiek CBS

Het Nederlandse Bureau voor de Statistiek (CBS) brengt vrachtprijsgegevens bijeen voor een aantal Nederlandse binnenvaartondernemingen. Deze gegevens worden tweemaal per kwartaal vergaard en bevatten brandstof- en laagwatertoeslagen. Wat de algemene trend betreft, komen de resultaten overeen met de PJK-index. Er zijn echter ook verschillen, met name ten aanzien van de volatiliteit.

AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR NEDERLANDSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, KWARTAALCIJFERS)



Ook de CBS-index laat voor de eerste helft van 2023 een daling in de vrachtprijzen zien. De sterkste daling deed zich voor op de spotmarkt voor droge lading, wat de algemeen hogere volatiliteit van de spotmarkt weerspiegelt.

Zoals hierboven reeds vermeld werd, toonde de sub-index 'Spotmarkt drogeladinggoederen' in de CBS-index een geringere volatiliteit dan die bij de spotmarktvrachtprijzen in de PJK-index.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)

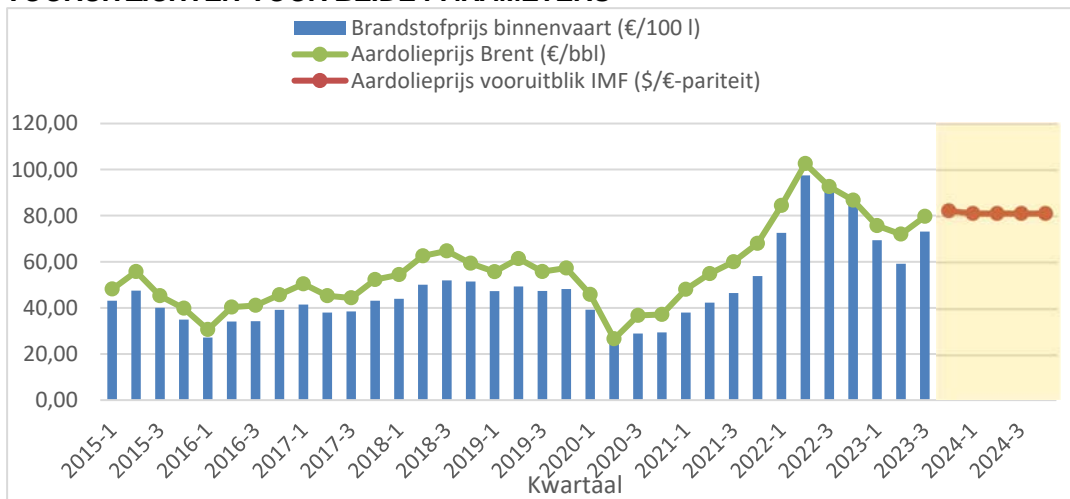
Alles bij elkaar genomen kan vastgesteld worden dat alle sub-indices van de CBS-index in de eerste helft van 2023 zich stabiliseerden op een niveau dat hoger lag dan het meerjarige gemiddelde. Dit weerspiegelt het feit dat niet alle factoren die de prijs opdrijven, weggefallen waren. De laagwaterfase was weliswaar voorbij, maar andere factoren die de prijzen aanwakkeren - zoals bijvoorbeeld het vertrek van scheepscapaciteiten van de Rijn naar de Donau - waren nog steeds voorhanden.

4. Kostenontwikkeling

De prijzen voor ruwe olie, diesel, gasolie, stroom en aardgas bereikten in de eerste helft van 2022 de hoogste stand sinds januari 2006. Neemt men dit hoge prijspeil als vertrekpunt, dan zijn de olieprijsen en de brandstofprijzen in de loop van 2023 fors gedaald. De oorzaak hiervoor moet vooral gezocht worden in de zwakke economische conjunctuur.

Vergelijkt men de brandstofkosten in de binnenvaart (gasolieprijzen) met de aardolieprijzen dan wordt een zeer nauwe correlatie zichtbaar, die als basis genomen kan worden voor een prognose van de brandstofprijzen (gebruikmakend van de olieprijsprognoses). Er moet echter op gewezen worden dat de olieprijsgegevens die hiervoor genomen worden in US-\$ luiden (bron: *US Energy Information Administration* en <https://www.eia.gov>) en aan de hand van historische €/ \$-wisselkoersen in euro omgerekend werden om ze vergelijkbaar te maken met de brandstofprijzen in de binnenvaart, die in euro uitgedrukt zijn. De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn afkomstig van *Insights Global*.

AFBEELDING 7: BRANDSTOFFPRIJZEN IN DE BINNENVAART, AARDOLIEPRIJS EN VOORUITZICHTEN VOOR BEIDE PARAMETERS*



Bronnen: Insights Global (brandstofprijs), US Energy Information Administration (aardolieprijs), Federal Reserve Economic Data (historische wisselkoersen US-dollar/euro)

* 1 Barrel (bbl) = 159 liter

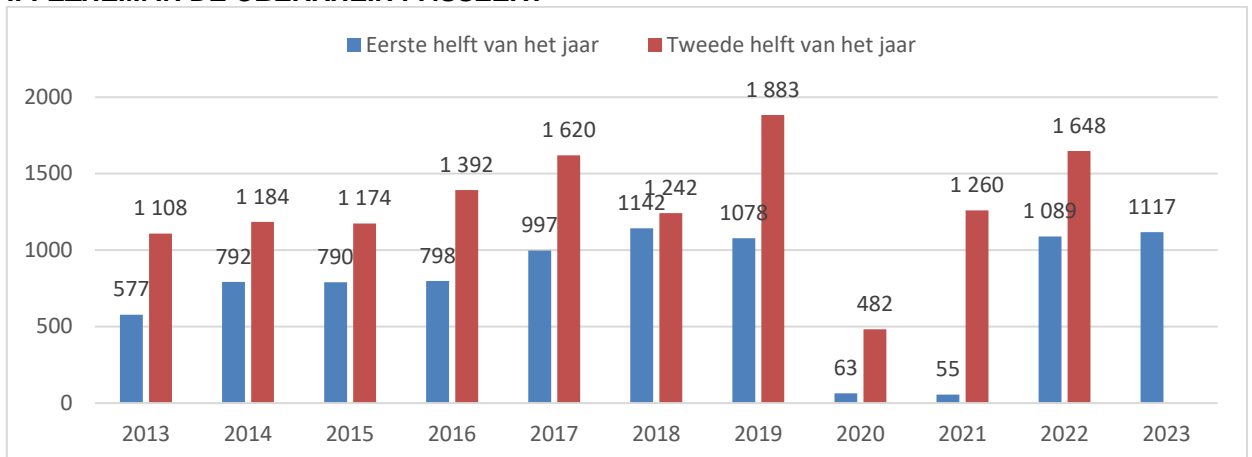
De prognose voor de brandstofprijzen in 2024 is gebaseerd op de prognose voor de aardolieprijs in verbinding met aannames voor de wisselkoers tussen de euro en de US-dollar. Voor de olieprijs werd uitgegaan van de prognoses van het IMF en voor de wisselkoers van een pariteit (wisselkoers €/US-dollar van 1,0).

Voor 2024 wijzen de voorspellingen van het IMF op een aardolieprijs die in vergelijking met 2023 verregaand gelijkblijft. Op basis van deze veronderstellingen en prognoses wordt op grond van de thans beschikbare informatie verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart in 2024 ongeveer bij 80 €/100 liter zullen liggen.

5. Passagiersvaart

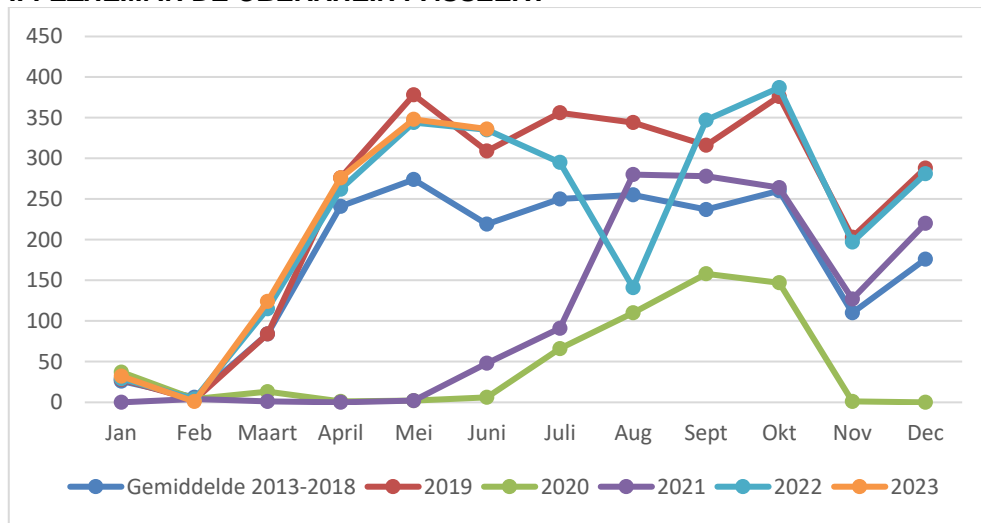
Voor de ontwikkeling in de passagiersvaart wordt gekeken naar de cijfers over de scheepsbewegingen van hotelschepen bij de sluis van Iffezheim. Het segment van de riviercruises heeft zich sinds 2021 geleidelijk aan hersteld van de coronapandemie. Dit herstel hield het gehele jaar 2022 aan en ook in de eerste helft van 2023, toen bij Iffezheim 1.117 schepen geteld werden die de sluis passeerden.

AFBEELDING 8: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT PER ZES MAANDEN DE SLUIS IFFEZHEIM IN DE OBERRHEIN PASSEERT



Bron: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

AFBEELDING 9: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT PER MAAND DE SLUIS IFFEZHEIM IN DE OBERRHEIN PASSEERT



Bron: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

6. Samenvatting en vooruitblik

De ontwikkeling van het watergebonden vrachtvervoer toont in de eerste helft van het jaar voor de Rijn en de Rijnsoeverstaten een duidelijke afname. Dit is een gevolg van de conjuncturele zwakte in de wereldhandel en industrie.

De afzonderlijke marktsegmenten zijn niet allemaal in dezelfde mate betroffen. Het vervoer van droge bulkgoederen en containers liep sterker terug dan het vervoer van vloeibare bulk.

De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn tussen begin 2021 en medio 2022 vrijwel verdubbeld. Eén van de belangrijkste redenen daarvoor is de langaanhoudende stijging van de aardolieprijzen, die na het einde van de eerste pandemiegolf in het najaar van 2020 zijn intrede deed. De tweede reden moet gezocht worden in de prijsstijgingen die door de oorlog in Oekraïne veroorzaakt werden.

De aardolieprijzen en de brandstofprijzen zijn na de piek halverwege 2022 gaan dalen. Uitgaand van de nu beschikbare informatie wordt verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart voor de jaren 2023 en 2024 ergens rond de 80 €/100 liter zullen liggen. Wat de brandstofprijzen in de prognoseperiode gaan doen, zal in grote mate afhangen van de verdere politieke ontwikkelingen, vooral wat de oorlog in Oekraïne betreft. Een escalatie of de-escalatie van dit conflict kan een grote invloed hebben op de prijsontwikkeling van aardolie en brandstoffen. Een de-escalatie kan ook tot gevolg hebben dat de aardolieprijzen dalen. In dat geval ligt het in de lijn der verwachtingen dat ook de brandstofkosten in de binnenvaart weer op een lager niveau zullen komen te liggen.

De ontwikkeling van de vrachtprijzen was in de eerste helft van 2023 nog gekenmerkt door het laagwater in het jaar ervoor, met dien verstande dat de vrachtprijzen (in vergelijking met het gemiddelde over meerdere jaren) voor alle marktsegmenten hoger lager.

De passagiersvaart – en dan met name het segment van de riviercruises – heeft sinds de tweede helft van 2021 weer het niveau bereikt van vóór de pandemie; kijkt men naar de cijfers voor 2022 en die voor de eerste zes maanden van 2023 dan lijkt het erop dat dit herstel aanhoudt.

Op grond van de thans beschikbare informatie zal de wereldeconomie pas in 2024 enig herstel tonen, zodat voor de tweede helft van 2023 nog geen merkbare verbetering van de conjunctuur in zicht is.

V. Schipperspatenten en bemanning

PROTOCOL 9

Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn: Wijziging van artikel 11.01, tweede lid (Patentplicht) en van bijlage 5 (Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn)

Voor het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) worden de volgende wijzigingen voorgesteld:

1. Het aantal binnenwatertrajecten met specifieke risico's wordt beperkt tot de volgende twee trajecten:
 - Oberrhein: van kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) tot kmr 425,00 (Mannheim)
 - Mittelrhein: van kmr 498,45 (verkeersbrug Mainz/Mainz-Kastel) tot kmr 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel).

Het voorstel bevat tevens een correctie, omdat voor het gedeelte aan de Oberrhein een nieuw beginpunt gekozen wordt, namelijk de verkeersbrug Wintersdorf.

2. Hieruit vloeit voort dat ook artikel 11.01, tweede lid, van het RSP zal moeten worden aangepast:

De bevoegdheid van de bevoegde autoriteit om in plaats van het sport- en overheidspatent een nationaal patent te erkennen, wordt uitgebreid tot de gehele Rijn.

Motivering

1. Op dit moment geldt dat de Rijn van km 335,92 (sluizen van Iffezheim) tot km 857,40 (Spijksche Veer) geclassificeerd is als binnenwatertraject met specifieke risico's, zie bijlage 5, deel A, nr. 1 van het RSP. De basis daarvoor is de dienovereenkomstige, in het Duitse recht opgenomen classificatie uit 2021, die op haar beurt overgenomen werd uit de toentertijd vigerende CCR-rechtsgrondslag. De Duitse classificatie werd ongewijzigd in het herziene, op 1 april 2023 in werking getreden RSP overgenomen.

Sindsdien is gebleken dat het voor grote delen van de Rijn niet meer nodig is om deze te classificeren als binnenwatertrajecten met specifieke risico's. Dit is de conclusie van de Duitse delegatie naar aanleiding van een toetsing door de autoriteit die in Duitsland bevoegd is voor de scheepvaart op de Rijn, de "Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt". De achtergrond is dat de riviergedeelten intussen van de nodige boeien voorzien zijn en met behulp van Inland ECDIS, radar-overlays etc. goed bevaarbaar zijn. Het resultaat stemt overeen met de inschatting door een groot deel van het bedrijfsleven.

Om deze reden wordt op de Rijn de classificatie van binnenwatertraject met specifieke risico's opgeheven op de plaatsen waar gebleken is dat deze classificatie niet meer nodig is.

Alleen nog twee gedeelten in de Oberrhein en Mittelrhein blijven dan nog over als binnenwatertraject met specifieke risico's. Voor deze riviergedeelten is het voor de veiligheid van de scheepvaart nog steeds vereist dat zij geclassificeerd worden als binnenwatertraject met specifieke risico's. De bijzondere kenmerken van deze riviergedeelten leiden tot risico's die vereisen dat de schippers over extra competenties moeten beschikken.

Om rekening te houden met de laatste twijfels van het Duitse bedrijfsleven, zal de CCR te zijner tijd onderzoeken hoe deze beperking van het aantal binnenwatertrajecten met specifieke risico's tot twee gedeelten in de praktijk uitpakt.

Het gewijzigde beginpunt van het gedeelte in de Oberrhein vloeit voort uit een correctie. Op dit moment noemt het RSP de sluizen bij Iffezheim met de aanduiding kmr 335,92 als beginpunt. De sluizen liggen echter in werkelijkheid bij kmr 333,92. Om deze onnauwkeurigheid te corrigeren, maar tegelijkertijd de kilometeraanduiding verregaand te behouden, wordt in plaats van de sluizen de verkeersbrug als markant beginpunt gekozen, omdat deze brug ongeveer op gelijke hoogte van de huidige kilometeraanduiding ligt.

2. Op dit moment bepaalt artikel 11.01, tweede lid, dat de bevoegde autoriteit voor het riviergedeelte boven de sluizen van Iffezheim en onder het Spijksche Veer in plaats van het sportpatent of het overheidspatent een nationaal patent kan erkennen. De bevoegdheid betreft dus ook het gedeelte dat niet als binnenwatertraject met specifieke risico's geclassificeerd is. Daarom is het logisch om in artikel 11.01 het tweede lid aan te passen aan de beperking van de binnenwatertrajecten met specifieke risico's en de bevoegdheid van de bevoegde autoriteit niet te laten gelden voor de Oberrhein en de Mittelrhein.

Daar komt nog bij dat artikel 11.01, tweede lid, in de versie die nu van kracht is, sinds de herziening van het RSP en de invoering van het nieuwe concept met een basispatent aan de ene kant en een specifieke vergunning aan de andere kant aan belang heeft ingeboet. Daarvoor omvatte het sportpatent en overheidspatent altijd ook al het bewijs van kennis van riviergedeelten, zie artikel 7.06, eerste lid, in samenhang met artikel 6.04, eerste lid, van het RSP in de versie die gold tot 31 maart 2023. Daarom was het destijds zinvol om voor de binnenwatertrajecten met specifieke risico's een sportpatent of overheidspatent te eisen. Nu is het zo dat voor de binnenwatertrajecten met specifieke risico's naast het sportpatent of overheidspatent een specifieke vergunning moet worden verkregen. Een sport- of overheidspatent heeft vandaag de dag in vergelijking met het nationale patent daarom slechts een beperkte meerwaarde. Om deze reden is het logisch om de bevoegdheid van de bevoegde autoriteit om een nationaal patent te erkennen in plaats van een sportpatent of overheidspatent, uit te breiden tot de gehele Rijn

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

1. Het binnenvaartbedrijfsleven lijdt al lange tijd onder een groeiend tekort aan vakkrachten en op veel plaatsen is er met name een tekort aan schippers. Tegelijkertijd wordt er sinds de aanpassing van het RSP aan Richtlijn (EU) 2017/2397 steeds meer geklaagd over de gestegen eisen aan de bemanningsleden. De CCR streeft er daarom naar, daar waar dit zonder afbreuk te doen aan de veiligheid mogelijk is, verlichtingen voor het bedrijfsleven tot stand te brengen. Het is gebleken dat een beperking van het aantal binnenwatertrajecten met specifieke risico's daarvoor een geschikte maatregel is. Door deze maatregel worden onnodige hindernissen weggenomen, de toegang tot de Rijnvaart voor schippers vergemakkelijkt, het inzetten van schippers flexibeler gemaakt en zodoende niet op de laatste plaats wordt op deze manier iets gedaan aan het tekort aan vakkrachten.
2. De wijziging van artikel 11.01, tweede lid, stelt de autoriteiten in staat om meer en andere nationale patenten te erkennen. Op deze manier wordt bijgedragen aan de alom geëiste grotere speelruimte voor de autoriteiten.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

1. Men zou ervan af kunnen zien om het aantal binnenwatertrajecten met specifieke risico's te reduceren. Dit zou echter tot gevolg hebben dat schippers nog steeds voor gedeelten van de Rijn een specifieke vergunning moeten verkrijgen terwijl de noodzaak daarvan - inhoudelijk gezien - intussen is komen te vervallen.

Het zou mogelijk zijn volledig af te zien van de correctie van de kilometer-aanduiding voor de sluisen van Iffezheim. Dan zou echter de foutieve aanduiding in het RSP blijven staan, wat in zou druisen tegen het streven van de CCR om de scheepvaart op de Rijn een reglement zonder fouten ter beschikking te stellen.

Het zou ook mogelijk zijn om de sluisen van Iffezheim te behouden als markant beginpunt en dan daarvoor alleen de correctie kilometeraanduiding te gebruiken, dus Rijn-km 333,92. Dan zou echter ook de voorhavens van de sluisen gaan vallen onder het binnenwatertraject met specifieke risico's, ofschoon deze voorhavens zelf geen risico vormt. Dat zou inhoudelijk gezien niet correct zijn.

2. Ook van de hiermee gepaard gaande aanpassing en correctie van artikel 11.01, tweede lid, zou afgezien kunnen worden. Dat zou echter inhouden dat een nu al verouderd voorschrift zou blijven staan, terwijl het bovendien niet in overeenstemming zou zijn met de veranderingen in bijlage 5.

Gevolgen van de wijzigingen

1. Van het 521,48 km lange gedeelte van de Rijn dat nu geclassificeerd is als binnenwatertraject met specifieke risico's, blijven twee korte gedeeltes over met een totale lengte van 182,89 km.

Voor het grootste gedeelte van de Rijn valt voor schippers de verplichting weg om over een specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's te beschikken. Zij hebben daar alleen nog maar een Rijnpatent nodig of een vergelijkbaar patent en hoeven dan niet aan te tonen dat zij een bepaald aantal reizen hebben afgelegd, noch hoeven zij een examen af te leggen.

Het bedrijfsleven en de partnerlanden zouden in een vroeg stadium volledig over de beoogde beperking van het aantal binnenwatertrajecten met specifieke risico's geïnformeerd moeten worden. Nu het Comité voor Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding op 10 oktober heeft ingestemd met het voorstel, heeft het secretariaat de opdracht gekregen om de erkende organisaties (onder andere EBU, ESO, ETF, Aquapol en IVR) en de waarnemersstaten een brief sturen.

Net als tot nu toe staat het de bevoegde examenautoriteiten vrij om zelf te bepalen of hetzij de kandidaat voor de twee nog resterende binnenwatertrajecten met specifieke risico's zelf kiest voor welk gedeelte hij een examen aflegt, of de trajecten waar het examen betrekking op heeft, van tevoren door de autoriteit zijn vastgelegd.

Bovendien zullen de Duitse en Franse delegatie hun controlerende autoriteiten de instructie geven, het ontbreken van een specifieke vergunning om te mogen varen op binnenwatertrajecten met specifieke risico's op de trajecten die vanaf 1 juli 2025 als trajecten met risico's zullen wegvallen, niet te vervolgen.

Gecontroleerd moet worden of de andere CCR-reglementen – op het moment dat daar wijzigingen in worden aangebracht - aangepast moeten worden vanwege de nieuwe plaatsbepaling aan de Oberrhein, zodat de reglementen wat dit betreft gelijkloidend zijn.

2. De bevoegde autoriteiten zullen voortaan niet meer bevoegd zijn om alleen boven de sluisen van Iffezheim en onder het Spijksche Veer nationale patenten te erkennen in plaats van sportpatenten of overheidspatenten, maar hebben deze bevoegdheid dan voor de gehele Rijn. Aangezien het desbetreffende gedeelte van de Rijn tussen Iffezheim en het Spijksche Veer tot Frankrijk, respectievelijk Duitsland behoort, betreft deze uitbreiding alleen de Duitse en de Franse autoriteiten.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Als de wijzigingen verworpen zouden worden, zouden er onnodige hindernissen voor de binnenvaart op de Rijn blijven bestaan en zouden de autoriteiten minder speelruimte hebben om zelfstandig een beslissing te nemen over de patenten die nodig zijn voor de pleziervaartuigen en overheidsvaartuigen.

Besluit

De Centrale Commissie,

verwijzend naar haar streven om “verdere bijdragen te leveren aan de vergroting van de attractiviteit van binnenvaartberoepen” zoals de lidstaten in de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 tot uitdrukking hebben gebracht,

met het doel onnodige hindernissen weg te nemen, de toegang tot de Rijnvaart voor schippers te vergemakkelijken, hun inzetmogelijkheden flexibeler te maken en op deze wijze iets te doen aan het tekort aan vakkrachten,

op voorstel van haar Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

neemt de wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zoals opgenomen in de bijlage bij dit besluit aan.

Deze wijziging wordt van kracht op 1 juli 2025.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 9

Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn

1. *Artikel 11.01, tweede lid, komt als volgt te luiden:*
 - „2. Voor het voeren van een pleziervaarttuig, een overheidsvaarttuig of een brandweerboot volstaat in plaats van een patent als bedoeld in de artikelen 12.02 en 12.03, een ander door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkend patent.”
2. *Bijlage 5 bij het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Punt 1 van deel A komt als volgt te luiden:*
 - „1. Degene die een vaarttuig voert op de binnenwatertrajecten tussen kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) en kmr 425,00 (Mannheim) of tussen kmr 498,45 (verkeersbrug Mainz/Mainz-Kastel) en kmr 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel) moet houder zijn van een specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwatertrajecten met specifieke risico's.”
 - b) *Deel B wordt als volgt gewijzigd:*
 - aa) *In deel I komt de titel als volgt te luiden:*

„I. De Rijn van kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) tot kmr 352,07 (Duits-Franse grens)“
 - bb) *Deel II komt als volgt te luiden:*

“II. De Rijn van kmr 352,07 (Duits-Franse grens) tot kmr 425,00 (Mannheim).

De aanvullende competentie komt overeen met de aanvullende competentie die genoemd wordt onder nummer I (Rijn van kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) tot kmr 352,07 (Duits-Franse grens)).“
 - cc) *Deel III komt te vervallen.*
 - dd) *Deel IV wordt deel III.*
 - ee) *De delen V en VI komen te vervallen.*

VI. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

PROTOCOL 10

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter wijziging van bijlage 13 met betrekking tot de aanwezigheid aan boord van de op grond van het bij het ADN gevoegde reglement vereiste scheepsbescheiden en andere documenten

1. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 1 juni 2021 wijzigingen van artikel 1.10 en bijlage 13 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aangenomen om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord in elektronische vorm toe te laten (Besluit 2021-I-10).
2. De Centrale Commissie heeft bij dit besluit het Comité Politiereglement eveneens opgedragen te zijner tijd te onderzoeken of deze wijzigingen aangepast moeten worden in verband met latere ontwikkelingen.
3. In artikel 1.10 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) wordt voorzien in een uitputtende lijst van de scheepsbescheiden en andere documenten die aan boord aanwezig moeten zijn. Ook andere regelgevende kaders, zoals het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), het in de bijlage bij de Europese overeenkomst voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) vermelde Reglement, het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) alsook het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), bevatten voorschriften met betrekking tot de bedoelde documenten.
4. Het ADN-Veiligheidscomité heeft tijdens zijn vergadering in januari 2024 meerdere wijzigingen aangenomen die in de editie 2025 van het ADN zijn opgenomen. Deze nieuwe versie zal op 1 januari 2025 van kracht worden. Sommige van deze wijzigingen leiden tot een uitbreiding van de lijst van documenten die aan boord in elektronisch formaat beschikbaar mogen zijn.
5. Dit wijzigingsvoorstel heeft tot doel bijlage 13 van het RPR te wijzigen om toe te laten dat bepaalde documenten die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke goederen in elektronische vorm getoond mogen worden.
6. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Het RPR bepaalt binnen de werkingssfeer van de Rijnregelgeving in artikel 1.10 en in bijlage 13 de voorwaarden waaronder de documenten aan de controleautoriteiten moeten worden overlegd.

Dat de bovengenoemde documenten in elektronisch formaat getoond mogen worden, vereenvoudigt de informatieverstrekking, met name bij controles. De digitalisering komt overeen met de behoeften van het bedrijfsleven, zorgt voor een administratieve verlichting en draagt bij tot een verhoging van de acceptatie bij de gebruikers.

Deze wijziging strekt ertoe de coherentie tussen twee regelgevingskaders te garanderen, namelijk het RPR en het ADN.

Op grond van de editie 2025 van het ADN zal het mogelijk zijn om afgezien van de in onderdeel 8.1.2.1, onder b en d genoemde documenten, ook nog andere documenten aan boord in elektronisch formaat beschikbaar te hebben. Deze maatregel betreft meerdere in de onderdelen 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3 van het ADN genoemde documenten en zal leiden tot een administratieve vereenvoudiging.

In de meeste gevallen werd in het ADN geen specifieke vorm voor het elektronische formaat vastgelegd, afgezien van onderdeel 8.1.2.1, onder b (vervoersdocumenten) en onderdeel 8.1.2.3, onder c (veiligheidsplan bij averij, intactstabiliteitsbescheiden). Voor de op grond van het ADN vereiste scheepsbescheiden en andere documenten die in elektronisch formaat mogen worden overgelegd, wordt in de kolom "Adequaat elektronisch formaat" verwezen naar een "Adequaat elektronisch formaat overeenkomstig het ADN".

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het zou mogelijk zijn af te zien van de wijziging van het RPR. Dit zou echter resulteren in afwijkende regels in de twee toepasselijke regelgevingskaders (ADN en RPR) en afbreuk doen aan de rechtszekerheid.

Consequenties van de genoemde wijziging

Deze wijziging zorgt voor een harmonisatie van de toepasselijke voorschriften voor de overlegging van bepaalde, in het ADN voorgeschreven documenten in elektronische vorm; hierdoor wordt de rechtszekerheid voor de gebruikers en de bevoegde autoriteiten gewaarborgd.

Daarnaast impliceert de coherentie van regelgeving een harmonisatie van de terminologie en dus van de bewoordingen, uitdrukkingen en definities, wat een essentieel aspect is om de rechtszekerheid van regelgeving te waarborgen. Daarom wordt de formulering van de in bijlage 13, punt 6.1, van het RPR genoemde documenten in de drie taalversies in overeenstemming gebracht. Hierdoor komen de punten 6.1.1, 6.1.2 en 6.1.3 te vervallen.

Bijlage 13 van het RPR is ook gewijzigd om te verwijzen naar de meest recente versie van de norm waarin het PDF/A-formaat is vastgelegd, namelijk ISO 32000-1:2008. De documenten die in overeenstemming zijn met de vroegere norm uit 2005 voldoen ook aan de nieuwe norm.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Een verwerping van deze wijziging van het RPR zou afbreuk doen aan de rechtszekerheid voor zowel de gebruikers als de bevoegde autoriteiten.

Als deze wijziging wordt verworpen, zouden de voornoemde doelstellingen worden ondermijnd.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

gezien Besluit CCR 2021-I-10 tot wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13), alsmede de Besluiten 2021-II-16, 2022-II-14 en 2023-II-13 tot wijziging van bijlage 13 om rekening te houden met de toenemende digitalisering van de documenten aan boord,

gezien het streven de toepasselijke regels te harmoniseren en daardoor de rechtszekerheid te waarborgen,

met als doel de administratieve lasten in de Rijnvaart te verlichten zonder dat het veiligheidsniveau in het gedrang komt,

teneinde de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord in elektronische vorm toe te laten,

neemt de als bijlage bij dit besluit gevoegde wijziging van bijlage 13 van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 december 2025.

Bijlage

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Bijlage 13 wordt als volgt gewijzigd:

a) *De derde alinea, laatste volzin, komt als volgt te luiden:*

“Het elektronische PDF/A-formaat in het onderstaande overzicht komt overeen met het formaat dat is gedefinieerd in de internationale norm ISO 32000-1:2008.”

b) *Punt 6.1 komt als volgt te luiden:*

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
6.1	De bescheiden en andere documenten vereist op grond van nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3 van het ADN	ADN, 8.1.2.1, a, e t/m g en i t/m k ADN, 8.1.2.2, b t/m h ADN, 8.1.2.3, b, e, f, h, i, l, o, p en r t/m x	Niet toegestaan	
		ADN, 8.1.2.1, b t/m d en h ADN, 8.1.2.2, a ADN, 8.1.2.3, a, c, g, j, k, m, n en q	Toegestaan	Adequaat elektronisch formaat overeenkomstig het ADN

c) *De punten 6.1.1, 6.1.2 en 6.1.3 komen te vervallen.*

PROTOCOL 11

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten (artikelen 9.01, tweede en derde lid, en 10.01, vierde lid)

1. De rechtszekerheid wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de regelgeving, die normatief moet zijn, dat wil zeggen moet voorschrijven, verbieden en bestraffen. De regelgeving moet bovendien begrijpelijk zijn. Begrijpelijkheid houdt in dat regelgeving leesbaar, duidelijk, nauwkeurig en samenhangend moet zijn. Met betrekking tot de regelgeving impliceert samenhang niet alleen een harmonisatie van de terminologie, dat wil zeggen van de gebruikte termen, uitdrukkingen en definities, maar ook het gebruik van actuele referenties en verwijzingen, een essentieel aspect om de rechtszekerheid van de regelgeving te waarborgen.
2. Het onderhavige wijzigingsvoorstel heeft tot doel de artikelen 9.01 en 10.01 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aan te passen.
3. Hoofdstuk 9 van het RPR heeft betrekking op de specifieke vaarregels en specifieke regels voor het ligplaats nemen, waarbij in artikel 9.01 de beperkingen van de scheepvaart in Bazel zijn vastgelegd. Door de ontwikkelingen in de scheepsbouw zijn de risico's voor de scheepvaart in Bazel afgenomen. Het tweede en derde lid van artikel 9.01 van het RPR moeten daarom worden aangepast.
4. Hoofdstuk 10 van het RPR heeft betrekking op de beperking van de scheepvaart bij hoogwater en bij laagwater. In artikel 10.01 is de beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijsche Veer vastgelegd. Met de voorgestelde wijziging in artikel 10.01, vierde lid, van het RPR wordt beoogd rekening te houden met de ervaring die is opgedaan met de scheepvaart bij hoogwater op het riviergedeelte tussen Bazel en de sluizen te Kembs.
5. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De wijzigingen in de bijlage dienen meerdere doelen:

- In de eerste plaats hebben deze wijzigingen tot doel de vereiste aanpassingen in de regelgeving aan te brengen, aangezien sommige bepalingen in het licht van de technologische ontwikkelingen achterhaald zijn. Hierdoor kan de veiligheid van de Rijnvaart worden vergroot.
- Daarnaast hebben deze wijzigingen tot doel een aantal redactionele verbeteringen aan te brengen om de nieuwe versie van de regelgeving toegankelijker te maken. Artikel 9.01, tweede lid, is herzien om de inhoud en het toepassingsgebied ervan te verduidelijken. De achterhaalde bepalingen van de artikelen 9.01, derde lid, en 10.01, vierde lid, komen te vervallen. Het RPR wordt hierdoor leesbaarder en duidelijker, wat de rechtszekerheid ten goede komt. De harmonisatie van de in het RPR gebruikte terminologie draagt bij aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien. Dit zou leiden tot tegenstrijdigheden, ook in juridisch opzicht, waardoor de rechtszekerheid in het licht van de Rijnregelgeving zou worden ondermijnd. Ook de veiligheid van de Rijnvaart zou niet kunnen worden verhoogd.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Het onderhavige wijzigingsvoorstel is bedoeld om de coherentie te verbeteren tussen de artikelen 9.01 en 10.01 van het RPR:

- De inhoud van artikel 9.01 van het RPR is aangevuld om de bijzondere bepalingen die van toepassing zijn op schepen en samenstellen met een lengte van meer dan 110 m vast te leggen. Met deze wijziging wordt verduidelijkt dat in Bazel een motorschip, een sleep en een duwstel met een lengte van meer dan 110 m tussen de Mittlere Rheinbrücke (km 166,53) en de Dreirosenbrücke (km 167,80) in de opvaart met een snelheid van ten minste 6 km/u moeten varen. De minimale snelheid wordt gemeten ten opzichte van de oever. Deze maatregel verhoogt het veiligheidsniveau, met name omdat de stroming op dit riviergedeelte sterk kan zijn. De tekst van het tweede lid is aangevuld en geherformuleerd om de samenhang van het RPR te waarborgen.
- Op grond van het RPR is de schipper verantwoordelijk voor de besturing van het binnenschip. Artikel 9.01, derde lid, van het RPR bepaalt het volgende: "Alvorens Hafengebeken 1 (km 169,95) in te varen, moet een afvarend schip op stroom opdraaien en het mag eerst invaren wanneer het recht op stroom ligt en de havenmond kan overzien." De huidige binnenschepen hebben voldoende vermogen om direct de haven van Bazel in te varen. De bevoegde Zwitserse autoriteit is van mening dat de in het derde lid beschreven manoeuvres overbodig en achterhaald zijn. Daarom komt het hele derde lid te vervallen.
- Het voorschrift in artikel 10.01, vierde lid, van het RPR is ingevoerd na de lange hoogwaterperiode in 1999. Op het riviergedeelte tussen Bazel en de sluisen te Kembs ligt het hoogwaterpeil bij 8,20 m. Als de vaart is verboden kunnen de bevoegde autoriteiten op grond van deze specifieke bepaling de vaart op dit riviergedeelte tot aan een waterstand van 8,50 m aan de peilschaal te Bazel-Rheinhalle toch toestaan. Deze bepaling is sinds 1999 echter nooit toegepast. Daarom komen de bepalingen van het vierde lid te vervallen. Hierdoor wordt het bestaande vijfde lid het vierde lid.

Deze wijzigingen veroorzaken geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven of de autoriteiten.

De wijzigingen treden in werking op 1 december 2025.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien, maar in dat geval zou geen verdere bijdrage kunnen worden geleverd aan de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn.

Als deze wijzigingen worden verworpen, zouden de voornoemde doelstellingen worden ondermijnd.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 9.01, tweede en derde lid, en 10.01, vierde lid, van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2025.

Bijlage

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

1. *Artikel 9.01 wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Het tweede lid komt als volgt te luiden:*

“2. In Bazel moeten een motorschip, een sleep en een duwstel tussen de Mittlere Rheinbrücke (km 166,53) en de Dreirosenbrücke (km 167,80) in de opvaart met een snelheid van ten minste 4 km/u varen. Vanaf een lengte van 110 m moet met een snelheid van ten minste 6 km/u worden gevaren. De minimale snelheid wordt gemeten ten opzichte van de oever.”
 - b) *Het derde lid komt te vervallen.*
2. *Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Het vierde lid komt te vervallen.*
 - b) *Het bestaande vijfde lid wordt het vierde lid.*

PROTOCOL 12

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) voor de harmonisatie van het begrip “Certificaat van Onderzoek” in het RPR

1. De rechtszekerheid wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de regelgeving, die normatief moet zijn, dat wil zeggen moet voorschrijven, verbieden en bestraffen. Bovendien moet de regelgeving begrijpelijk zijn. Begrijpelijkheid houdt in dat regelgeving leesbaar, duidelijk, nauwkeurig en samenhangend moet zijn. Met betrekking tot regelgeving impliceert de samenhang een harmonisatie van de terminologie, dat wil zeggen van de gebruikte begrippen, uitdrukkingen en definities, wat een essentieel aspect is om de rechtszekerheid in het kader van de regelgeving te waarborgen.
2. Het eerste Rijnvaartpolitiereglement is bij Protocol nr. VIII van 1850 aangenomen onder de titel "Reglement van politie voor de scheepvaart op den Rijn, van Bazel tot in zee", wat zowel de voorloperfunctie van de Rijnregelgeving illustreert als de ouderdom en de stabiliteit van de gebruikte begrippen, uitdrukkingen en definities tot uitdrukking brengt.
3. Hoewel het RPR de eeuwen heeft doorstaan, bestaan nog steeds terminologische inconsistenties, met name in het licht van de ontwikkeling van het begrip “Certificaat van Onderzoek”. Bijlage O van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) bevat een lijst van de aan het Certificaat van Onderzoek volgens artikel 1.04 als gelijkwaardig erkende certificaten. De aan het Certificaat van Onderzoek als gelijkwaardig erkende certificaten zijn:
 - na 30 december 2008 afgegeven of hernieuwde communautaire certificaten voor binnenschepen, die bevestigen dat de desbetreffende schepen, onverminderd de overgangsvoorschriften volgens hoofdstuk 24, bijlage II, volledig voldoen aan de technische voorschriften van bijlage II van de laatste versie van Richtlijn 2006/87/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG;
 - na 6 oktober 2018 afgegeven of hernieuwde binnenschipcertificaten van de Unie, die bevestigen dat de desbetreffende schepen, onverminderd de overgangsvoorschriften volgens hoofdstuk 32 van ES-TRIN, volledig voldoen aan de voorschriften van de laatst geldende versie van Richtlijn (EU) 2016/1629.

4. Gezien de ontwikkelingen op het gebied van de toepasselijke wetgeving moet de terminologie in de drie taalversies van het RPR, namelijk het Duits, het Frans en het Nederlands, worden aangepast. Het juiste begrip is nu "Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat". Het ontbreken van een geharmoniseerde terminologie met nauwkeurig gedefinieerde begrippen leidt tot rechtsonzekerheid, die moet worden weggenomen om de rechtszekerheid in het kader van de Rijnregelgeving te waarborgen.
5. De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie zijn hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen voor het Rijnvaartpolitiereglement beogen de verbetering van de terminologische coherentie van het RPR met betrekking tot het begrip "Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat" en het respectieve gebruik daarvan in de drie taalversies.

De harmonisatie van de gebruikte terminologie in het RPR maakt het mogelijk de incoherenties te verminderen en resulteert in een vereenvoudigde en modernere formulering, die het RPR leesbaarder en toegankelijker maken. De terminologische harmonisatie verbetert tevens de kwaliteit van de regelgeving en daarmee dus ook de duidelijkheid, de begrijpelijkheid en de doeltreffendheid ervan. De voorgestane integrale harmonisatie van de terminologie in de drie taalversies versterkt de rechtszekerheid in het kader van het RPR.

Deze harmonisatie van de terminologie van het Rijnvaartpolitiereglement draagt ook bij aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het zou mogelijk zijn af te zien van de verbetering van de coherentie van het RPR, maar dit zou de leesbaarheid en toegankelijkheid van de Rijnregelgeving evenals de rechtszekerheid in het kader daarvan verzwakken.

Dit zou betekenen dat uiteenlopende interpretaties van het RPR blijven bestaan, wat de veiligheid van de Rijnvaart niet ten goede zou komen.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

De harmonisatie van de terminologie van het RPR houdt in dat de begrippen en het respectieve gebruik daarvan in de drie taalversies in overeenstemming worden gebracht, wat de wijziging van een of meer taalversies impliceert.

Deze wijzigingen brengen geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en slechts beperkte kosten voor de autoriteiten met zich mee.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het is mogelijk van de wijzigingen af te zien. Dit zou echter de harmonisatie van de terminologie met betrekking tot het gebruik van het begrip "Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat" in de drie taalversies van het RPR in de weg staan. Dit zou de terminologische en juridische onzekerheid in het kader van het gebruik van dit begrip in de drie taalversies in stand houden, hetgeen afbreuk zou doen aan de hierboven uiteengezette doelstellingen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

met het doel de leesbaarheid van haar reglementen te verbeteren en de rechtszekerheid in het kader daarvan te waarborgen,

gelet op haar wens bij te dragen tot de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn door een harmonisatie van de terminologie van het Rijnvaartpolitierglement tot stand te brengen,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2025.

Bijlage

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

1. *Artikel 1.01, onderdeel ab, komt als volgt te luiden:*

“ab) “snel schip”: een motorschip, met uitzondering van een klein schip, dat met een snelheid van meer dan 40 km per uur ten opzichte van het water kan varen (bijvoorbeeld een draagvleugelboot, een luchtkussenvaarttuig of een motorschip met meerdere rompen), terwijl dit in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat is aangetekend;”.

2. *Artikel 1.08 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het derde lid komt als volgt te luiden:*

“3. Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan wanneer het schip van een Certificaat van Onderzoek of een overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkend certificaat is voorzien, en de bouw en de uitrusting overeenstemmen met de in dat certificaat vermelde gegevens en wanneer de bemanning en de bedrijfsvoering in overeenstemming zijn met de voorschriften van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.”

b) *Het vierde lid komt als volgt te luiden:*

“4. Onverminderd het derde lid, moeten de in onderdeel 44 van het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat vermelde individuele reddingsmiddelen voor passagiers geschikt en qua aantal en verdeling per type overeenkomen met het aantal aan boord zijnde volwassenen en kinderen aan boord beschikbaar zijn. Voor kinderen met een lichaamsgewicht tot en met 30 kg of maximaal 6 jaar oud zijn uitsluitend harde reddingsvesten als bedoeld in artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN toegestaan.”

3. *Artikel 1.10a, eerste lid, komt als volgt te luiden:*

- « 1. In afwijking van artikel 1.10 hoeven de scheepsbescheiden conform Bijlage 13, nummers 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement niet aanwezig te zijn aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat overeenkomstig het volgende model is aangebracht:

UNIEK EUROPEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER: - R
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK OF EEN ALS GELIJKWAARDIG
ERKEND CERTIFICAAT

- NUMMER:

- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN:

- GELDIG TOT:

waarbij uit een hoofdletter R, aangebracht achter het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer), blijkt dat er een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart is afgegeven.

De gevraagde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van ten minste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn.

De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben. Zij moet op het achterschip aan stuurboordzijde op een goed zichtbare plaats zijn bevestigd.

De overeenstemming tussen de gegevens op de plaat, met uitzondering van de letter R, met die in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van de duwbak moet worden bevestigd door een Commissie van Deskundigen door middel van het aanbrengen op de plaat van een stempel.

De in bijlage 13, lid 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement genoemde bescheiden moeten dan worden bewaard door de eigenaar van de duwbak.

De aanwezigheid van de in bijlage 13, lid 5.4 van dit reglement bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist, wanneer op de metalen plaat tevens het nummer van de typegoedkeuring van de motoren wordt vermeld.”

4. *Artikel 2.05, tweede en derde lid, komt als volgt te luiden:*

- “2. In afwijking van het eerste lid blijven het nummer van het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van het schip en de letters van de Commissie van Deskundigen of de naam en de woonplaats van de eigenaar van het schip toegestaan bij ankers die zich op 30 november 2019 aan boord van een schip bevinden.
3. Indien het nummer van het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat wijzigt, is het in het tweede lid bepaalde niet meer van toepassing.”

5. *Artikel 4.07, eerste lid, onderdeel b, tweede gedachtestreepje, komt als volgt te luiden:*

- “- schepen die van een Certificaat van Onderzoek of een overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,”

6. *Artikel 6.21, tweede lid, eerste volzin, komt als volgt te luiden:*

“2. Behalve bij werkzaamheden, of bij het bieden van hulp aan een in nood verkerend schip, mag een motorschip slechts worden gebruikt om te slepen, te duwen of voor de voortbeweging van een gekoppeld samenstel te dienen, voor zover zulks is vermeld in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat.”

7. *Artikel 6.32, eerste lid, tweede volzin, komt als volgt te luiden:*

“Indien in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat is aangetekend dat het schip is uitgerust met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, hoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.”

8. *Artikel 8.01, tweede lid, eerste alinea, komt als volgt te luiden:*

“2. Een duwstel mag geen sleepdienst verrichten. Een duwstel mag echter wel sleepdienst verrichten:
in opvaart, ingeval zijn grootste lengte en grootste breedte minder zijn dan 110 m respectievelijk 12 m,
in afvaart, ingeval zijn grootste lengte en grootste breedte minder zijn dan 86 m respectievelijk 12 m,
en wanneer dit bovendien is vermeld in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van de duwboot.”

9. *Artikel 8.02 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 8.02

Duwstellen met andere schepen dan duwbakken

Een duwstel mag geen andere schepen dan duwbakken bevatten, tenzij in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van de duwboot en het schip dat wordt geduwd uitdrukkelijk anders is vermeld.”

10. *Artikel 8.04, onderdeel a, komt als volgt te luiden:*

“a) langszijde vastgemaakt en gesleept voor zover dit is vermeld in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van de duwbak en van het schip dat voor de voortbeweging zorgt;”

11. *Artikel 8.05, vierde lid, komt als volgt te luiden:*

“4. De koppelingen van een duwstel, waarvan de grootste breedte niet meer bedraagt dan 12 m en dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd schip, voldoen ook aan het eerste lid indien deze bestaan uit een systeem dat een beheerst knikken van het duwstel mogelijk maakt, voor zover een overeenkomstige aantekening in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat van deze schepen is geplaatst.”

12. *Artikel 11.02, eerste lid, komt als volgt te luiden:*

“1. Een duwstel en een gekoppeld samenstel mogen de in het tweede en derde lid genoemde afmetingen niet overschrijden. Zij mogen slechts met de toegelaten afmetingen varen indien deze zijn vermeld in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat met opgave van de toegelaten formatie en de toegelaten belading voor de van toepassing zijnde vaarrichting.”

13. *Artikel 13.06 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 13.06
Samenstelling van samenstellen

De in artikel 6.21, tweede lid, bedoelde aantekening in het Certificaat van Onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat kan worden vervangen door een getuigschrift, afgegeven door de bevoegde autoriteit.”

PROTOCOL 13

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en verwijzing naar editie 2025/1 van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2025/1) (artikel 1.01)

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ('CESNI') ingesteld. Tot de taken van dit comité behoort onder andere het aannemen van technische standaarden op uiteenlopende gebieden, vooral met betrekking tot schepen, informatietechnologieën en bemanningen, waarnaar de verschillende regelgevingen op Europees en internationaal niveau – en met name die van de Europese Unie (EU) en de CCR – kunnen verwijzen met het oog op hun toepassing.
2. CESNI heeft tijdens de vergadering op 17 oktober 2024 editie 2025/1 van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (hierna 'ES-RIS' genoemd) aangenomen. De afkorting ES-RIS komt van de Engelse benaming van de standaard: 'European Standard for River Information Services'.

3. In ES-RIS worden de technische specificaties vastgelegd voor de belangrijkste technologieën die door rivierinformatiediensten (River Information Services – RIS) worden gebruikt, teneinde volledige interoperabiliteit van die diensten op de Rijn en de waterwegen van de Europese Unie te waarborgen. ES-RIS is beschikbaar in vier talen (Engels, Frans, Duits en Nederlands) en beoogt de technologische ontwikkelingen verder te verbeteren en tegelijkertijd bij te dragen tot de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn. Hieronder wordt een overzicht gegeven van het grote aantal wijzigingen dat in ES-RIS 2025/1 is doorgevoerd.
 - Deze editie van ES-RIS bevat verschillende wijzigingen waardoor informatie op dynamische wijze op Inland ECDIS-apparaten kan worden weergegeven, zoals bijvoorbeeld informatie over de waterstanden of ligging van boeien. Deze informatie wordt in real time door Inland AIS-apparaten uitgezonden.
 - In deze editie zijn nu ook procedures voorzien om elektronische navigatiekaarten voor de binnenvaart te valideren en ervoor te zorgen dat zij op alle Inland ECDIS-apparaten goed functioneren.
 - De ‘berichten aan de scheepvaart’ zijn gedeeltelijk vereenvoudigd en gemoderniseerd (het aantal standaardberichten werd gereduceerd en er is een mechanisme ingevoerd om bepaalde informatie automatisch te vertalen).
 - Wat de elektronische meldingen betreft is het ERINOT-bericht eveneens gemoderniseerd, met één enkel berichtformaat, dat gemakkelijker te gebruiken is en moderner is. Dit formaat biedt met name de mogelijkheid om aan te geven of er aan boord één of meer voortstuwings- of hulpsystemen aanwezig zijn die bestemd zijn om te worden gebruikt met een alternatieve energiebron (waterstof, methanol, enz.). Hierdoor wordt de goede tenuitvoerlegging van de wijziging van artikel 12.01 van het RPR, die op 1 december 2026 in werking treedt (uitbreiding van de elektronische meldplicht), bevorderd.
 - Redactionele verbeteringen en correcties.
4. Door ES-RIS zal de leesbaarheid en toegankelijkheid van de RIS-standaarden worden verbeterd voor nationale overheidsinstanties, RIS-deskundigen, ondernemingen en ontwikkelaars van software voor de binnenvaart.
5. ES-RIS is niet bindend. De CCR, de EU, andere internationale organisaties of derde landen kunnen in hun respectieve regelgevingen wel naar deze standaard verwijzen met het oog op de toepassing ervan.
6. Wat de tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn betreft, wordt de CCR als een pionier beschouwd. Zij heeft sinds 1998 verschillende documenten die verband houden met RIS aangenomen. Met het oog op een grotere mate van harmonisatie heeft de CCR echter beslist om niet langer zelf standaarden aan te nemen, maar direct te verwijzen naar de door CESNI gepubliceerde RIS-standaarden.
7. Daarom heeft de CCR besloten het RPR te wijzigen om daarin te verwijzen naar de nieuwe editie van ES-RIS (2025/1), wat inhoudt dat verschillende verwijzingen moeten worden geactualiseerd.
8. De resultaten van de in het kader van de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR voorziene evaluatie (Besluit 2008-I-3) zijn hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Het voorstel tot wijziging heeft tot doel in het RPR te verwijzen naar ES-RIS 2025/1.

De wijziging biedt tevens de mogelijkheid een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie te bevorderen. Een andere doelstelling bestaat erin te zorgen voor interoperabiliteit van de systemen die gebruik maken van RIS-gegevens.

Dit voorstel tot wijziging heeft tot slot eveneens tot doel de thans in het RPR opgenomen eisen in overeenstemming te brengen met die van ES-RIS. Dit draagt niet alleen bij tot de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn, maar maakt het RPR ook leesbaarder en helderder, wat de rechtszekerheid ten goede komt.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het zou mogelijk zijn van de wijziging van het RPR af te zien. Dit zou betekenen dat de verwijzingen naar ES-RIS 2023/1 behouden blijven, waardoor de rechtszekerheid in gevaar kan komen. De aanstaande uitbreiding van de elektronische meldplicht zou niet ten uitvoer kunnen worden gelegd.

Consequenties van de genoemde wijziging

De verwijzingen naar editie 2025/1 van ES-RIS in het RPR moeten worden geactualiseerd.

Artikel 1.01, onderdeel ai, eerste volzin, van het RPR wordt geactualiseerd met een expliciete verwijzing naar editie 2025/1 van ES-RIS.

Naar analogie van de statische verwijzingen naar elke nieuwe editie van ES-TRIN of naar de vorige door de CCR aangenomen RIS-standaarden, is de voorkeur gegeven aan een statische verwijzing naar ES-RIS, dat wil zeggen met vermelding van de editie, om na te gaan welke gevolgen de inhoud van ES-RIS kan hebben voor de bepalingen van het RPR en om te verduidelijken welke editie in aanmerking moet worden genomen om volledige interoperabiliteit van RIS te waarborgen.

De voorgestelde wijziging brengt geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en slechts beperkte kosten voor de autoriteiten met zich mee.

De wijziging treedt op 1 januari 2026 in werking.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn van de wijziging af te zien, maar hierdoor zou de geharmoniseerde tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie niet kunnen worden bevorderd.

Dit zou leiden tot inconsistenties, zelfs op middellange en lange termijn, in het geharmoniseerde gebruik van de RIS-standaarden, hetgeen afbreuk zou doen aan de hierboven uiteengezette doelstellingen.

De rechtszekerheid zou bovendien in gevaar kunnen komen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

gezien Besluit 2015-I-3 tot instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI),

gezien de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS), editie 2025/1, die op 17 oktober 2024 door CESNI is aangenomen,

ernaar strevend een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van rivierinformatiediensten (RIS) op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie te bevorderen,

overwegende dat het belangrijk is te beschikken over uniforme technische standaarden om interoperabiliteit van de door RIS gebruikte systemen te kunnen waarborgen,

in het streven bij te dragen aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt op 1 januari 2026 in werking.

Bijlage

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Artikel 1.01, onderdeel ai, eerste volzin, komt als volgt te luiden:

“ai) “ES-RIS”: Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, in de editie 2025/1¹.”

VII. Technische voorschriften voor schepen

PROTOCOL 14

**Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR),
het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en
het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) -
Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden
met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften
voor binnenschepen (ES-TRIN 2025/1)**

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (“CESNI”) ingesteld. Tot de taken van dit Comité horen de vaststelling van technische standaarden op diverse gebieden, met name met betrekking tot de schepen, de informatietechnologieën en de bemanningen, waar de toepasselijke Europese en internationale regelgevingen, en meer in het bijzonder de regelgevingen van de Europese Unie (EU) en de CCR, naar zullen verwijzen met het oog op hun toepassing.
2. De CCR heeft bij Besluiten 2017-II-20, 2017-II-19 en 2017-II-15 besloten de verschillende reglementen van de CCR, te weten het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitiereglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, aan te passen om naar ES-TRIN 2017/1 te verwijzen. Soortgelijke besluiten zijn aangenomen om naar ES-TRIN 2019/1 (Besluit 2019-I-11), ES-TRIN 2021/1 (Besluit 2020-II-12) en ES-TRIN 2023/1 (Besluit 2022-II-15) te verwijzen.

¹ Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS), editie 2025/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2024-II-2 van 17 oktober 2024.

3. CESNI heeft tijdens de vergadering van 17 oktober 2024 editie 2025/1 van ES-TRIN goedgekeurd. In deze editie zijn in vergelijking met ES-TRIN 2023/1 verschillende wijzigingen aangebracht die met name betrekking hebben op:
 - brandstoffen met een laag vlampunt, met name opslag en gebruik van methanol,
 - markering van explosiegevaarlijke gebieden en van brandstoffen,
 - elektrische voortstuwing,
 - lithium-ionen-accumulatoren,
 - gebruik van aluminium of vezelversterkt kunststof voor de bouw van passagiersschepen,
 - afzien van het proces-verbaal van de motorkenmerken,
 - erkenning van de vrijstelling voor praktijktests voor motoren,
 - vulaansluitingen en desbetreffende kleurschema's,
 - navigatie- en informatieapparatuur, met name Inland AIS-apparaten,
 - zuiveringsinstallaties,
 - in hoogte verstelbare stuurhuizen en overgangsbepalingen voor overzakbare stuurhuizen,
 - automatische sprinklerinstallaties,
 - verbindingdelen tussen het anker en de ketting,
 - slaapruimten,
 - actualisering van de verwijzingen naar het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, naar ES-RIS 2025/1 en naar internationale normen,
4. ES-TRIN is geen bindende standaard. Om de standaard toepasselijk te maken, kunnen internationale organisaties of derde landen in hun respectieve wettelijke kaders naar deze standaard verwijzen. De CCR en de EU hebben de intentie om ES-TRIN 2025/1 op gecoördineerde wijze in werking te laten treden op 1 januari 2026 door middel van een verwijzing in de respectieve wetgevende kaders.
5. De resultaten van de evaluatie die op basis van de methode voor het analyseren en evalueren van de CCR-regelgeving moet worden uitgevoerd (Besluit 2008-I-3), zijn hieronder weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De betrokken wijzigingen leiden tot een actualisering van de verwijzingen naar ES-TRIN in het ROSR, het RPR en het RSP met betrekking tot de technische voorschriften voor binnenschepen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Geen, onder voorbehoud van de niet-verwerping van de voorgestelde wijzigingen.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

De definitie van ES-TRIN in artikel 1.01, lid 25, eerste zin, van het ROSR wordt geactualiseerd.

De definitie van ES-TRIN in artikel 1.01, onderdeel ah, eerste zin, van het RPR wordt geactualiseerd.

De definitie van ES-TRIN in artikel 1.02, lid 56, eerste zin, van het RSP wordt geactualiseerd.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

De technische voorschriften van ES-TRIN zullen in geval van een mogelijke verwerping van de betrokken wijzigingen niet op gecoördineerde wijze in de regelgeving van de CCR en de EU in werking kunnen treden.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek, Comité Politierglement en Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

gezien Besluit 2015-I-3 ter instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI),

gezien de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2025/1, die op 17 oktober 2024 door CESNI werd goedgekeurd,

overwegende Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG,

in de wens uniforme technische voorschriften te behouden op de Rijn en het gehele binnenwaterwegennet van de Europese Unie,

met het oog op een verdere verhoging van de veiligheid en een vlot verkeer in de Rijnvaart,

neemt de wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zoals gevoegd bij onderhavig besluit aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen worden van kracht op 1 januari 2026.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 14

**Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,
het Rijnvaartpolitierglement en
het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn**

1. *Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn wordt als volgt gewijzigd:*

Artikel 1.01, lid 25, eerste zin, komt als volgt te luiden:

‘25. “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2025/1¹.’

2. *Het Rijnvaartpolitierglement wordt als volgt gewijzigd:*

Artikel 1.01, onderdeel ah, eerste zin, komt als volgt te luiden:

‘ah) “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2025/1².’

3. *Het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt als volgt gewijzigd:*

Artikel 1.02, lid 56, eerste zin, komt als volgt te luiden:

‘56. “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2025/1³.’

PROTOCOL 15

**Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)
Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)**

Geen besluit.

VIII. Geautomatiseerd varen

PROTOCOL 16

Geautomatiseerd varen

Geen besluit.

¹ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2025/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2024-II-1 van 17 oktober 2024.

² Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2025/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2024-II-1 van 17 oktober 2024.

³ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2025/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2024-II-1 van 17 oktober 2024.

IX. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

PROTOCOL 17

Toepassing van het ADN op de Rijn – Aanpassing van de overgangsbepalingen van bijlage 1 van Besluit 2009-II-20

Met Protocol 2009-II-20, 'Opheffing van het ADN - Invoering van het ADN op de Rijn', zijn de lidstaten overeengekomen het ADN op de Rijn toe te passen, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de volgende bepaling:

Paragraaf	ADN-voorschrift	Onderwerp	Uitvoeringsregeling
2	1.6.7.2.2	Algemene overgangsbepalingen voor tankschepen	De algemene overgangsbepalingen worden aangevuld met de bepalingen die in het aanhangsel worden vermeld.

Dit besluit bevatte een tabel met schepen die in afwijking van het ADN gevaarlijke goederen op de Rijn mogen vervoeren op grond van bijzondere stoffenlijsten (laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2016-II-13, stand: 1 januari 2017).

Scheepsnaam	ENI Nummer	Nummer Stoffenlijst
m.t.s. PIZ EVEREST	0232 6324	1
m.t.s. EILTANK 9	0430 4830	5

De Duitse delegatie heeft met betrekking tot het hieronder genoemde schip het volgende vastgesteld:

Scheepsnaam	ENI Nummer
m.t.s. EILTANK 9	0430 4830

Is enkele jaren geleden naar Servië verkocht. Is de toelating voor de Rijn kwijtgeraakt. Is verbouwd, heeft een nieuwe naam gekregen en mag alleen op andere waterwegen dan de Rijn varen.

De Duitse delegatie stelt voor Besluit 2009-II-20 (laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2016-II-13, stand 1 januari 2017) in bijlage 1, aanhangsel, met onmiddellijke werking te wijzigen als volgt:

De paragraaf met inbegrip van de tabel voor het schip 'EILTANK 9' en stoffenlijst nummer 5 worden geschrapt.

Besluit

De Centrale Commissie,

wetende dat de vloot van de Rijnvaart constante veranderingen ondergaat,

ernaar strevend haar reglementen en besluiten aan deze veranderingen aan te passen,

besluit het bij Besluit 2009-II-20 (laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2016-II-13, stand 1 januari 2017) in bijlage 1 gevoegde aanhangsel door het bij dit Besluit gevoegde aanhangsel met ingang van 1 januari 2025 te vervangen.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 17

Aanhangsel

De volgende overgangsbepalingen gelden bij het vervoer van de onderstaande gevaarlijke goederen:

De volgende stoffen mogen in Type N gesloten met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten minste 6 kPa (0,06 bar) (Beproevingdruk van de ladingtank 10 kPa (0,10 bar)) worden vervoerd:

- alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C ten minste een type N open, een type N open met vlamkerende inrichtingen of een type N gesloten met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten hoogste 10 kPa (0,10 bar) wordt vereist;
- Het hierna vermelde schip was op 31.12.1986 in het bezit van een Bijzondere Machtiging voor bepaalde stoffen en is op grond van zijn bouwwijze, d.w.z. met dubbele bodem en zijtanks, toegelaten voor het vervoer van de in de aparte lijst opgenomen stoffen.

Scheepsnaam	ENI Nummer	Nummer Stoffenlijst
m.t.s. PIZ EVEREST	0232 6324	1

De volgende stoffen mogen in Type N gesloten met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten minste 10 kPa (0,10 bar) (Beproevingdruk van de ladingtank 65 kPa (0,65 bar)) worden vervoerd:

- alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C ten minste een type N open, een type N open met vlamkerende inrichtingen of een type N gesloten met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten hoogste 10 kPa (0,10 bar) wordt vereist.

Indien het snelafblaasventiel omgebouwd wordt naar 50 kPa (0,50 bar) mogen alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C een insteldruk van het snelafblaasventiel van 50 kPa (0,50 bar) wordt vereist, worden vervoerd;

De volgende stoffen mogen in Type C met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten minste 9 kPa (0,09 bar) worden vervoerd:

- -alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C ten minste een type N of een type C met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten hoogste 10 kPa (0,10 bar) wordt vereist;

De volgende stoffen mogen in Type C met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten minste 35 kPa (0,35 bar) worden vervoerd:

- alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C ten minste een type N of een type C met een insteldruk van het snelafblaasventiel van ten hoogste 35 kPa (0,35 bar) wordt vereist;

Indien het snelafblaasventiel omgebouwd wordt naar 50 kPa (0,50 bar) mogen alle stoffen waarvoor in 3.2, Tabel C een insteldruk van het snelafblaasventiel van 50 kPa (0,50 bar) wordt vereist, worden vervoerd.

Nummer Stoffenlijst 1:

UN-nummer	Klasse en Classificatie-code	Verpakkings-groep	Benaming en beschrijving
1114	3, F1	II	BENZEEN
1134	3, F1	III	CHLOORBENZEEN (fenylchloride)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYDE, GESTABILISEERD
1203	3, F1	II	BENZINE MET MEER DAN 10% BENZEEN
1218	3, F1	I	ISOPREEN, GESTABILISEERD
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAAT, MONOMEER, GESTABILISEERD
1267	3, F1	I	RUWE AARDOLIE, MET MEER DAN 10% BENZEEN
1267	3, F1	II	RUWE AARDOLIE, MET MEER DAN 10% BENZEEN
1268	3, F1	I	AARDOLIEDESTILLATEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN of AARDOLIEPRODUCTEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1268	3, F1	II	AARDOLIEDESTILLATEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN of AARDOLIEPRODUCTEN, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1277	3, FC	II	PROPYLAMINE (1-Aminopropaan)
1278	3, F1	II	1-CHLOORPROPAAN (Propylchloride)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMINE
1578	6.1, T2	II	CHLOORNITROBENZENEN, VAST, GESMOLTEN (p-CHLOORBENZEEN)
1591	6.1, T1	III	o-DICHLORBENZEEN
1593	6.1, T1	III	DICHLORMETHAAN (Methyleenchloride)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAAN
1710	6.1, T1	III	TRICHLOORETHYLEEN
1750	6.1, TC1	II	CHLOORAZIJNZUUR, OPLOSSING
1831	8, CT1	I	ZWAVELZUUR, ROKEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLOORKOOLSTOF
1863	3, F1	I	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN
1863	3, F1	II	BRANDSTOF VOOR STRAALVLIEGTUIGEN MET MEER DAN 10% BENZEEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLOORETHYLEEN
1993	3, F1	I	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
1993	3, F1	II	BRANDBARE VLOEISTOF, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRIL
2238	3, F1	III	CHLOORTOLUENEN (m-, o- of p-CHLOORTOLUEEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANEN (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMINE
2312	6.1, T1	II	FENOL, GESMOLTEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAAT
2733	3, FC	II	AMINEN, BRANDBAAR, BIJTEND, N.E.G. (2-AMINOBUAAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGE ORGANISCHE VLOEISTOF, N.E.G. (1,1,2 -Trichloorethaan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALCOHOL
3295	3, F1	I	KOOLWATERSTOFFEN, VLOEIBAAR, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
3295	3, F1	II	KOOLWATERSTOFFEN, VLOEIBAAR, N.E.G. MET MEER DAN 10% BENZEEN
3455	6.1,TC2	II	CRESOLEN, VAST, GESMOLTEN

Stoffenlijsten nummers 2 tot en met 5: komen te vervallen

X. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

PROTOCOL 18
Bouw van een uitzichtplatform door de gemeente Drusenheim, aan de linker Rijnsoever, bij Rijnkilometer 318,200

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring, op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46, die haar Comité Infrastructuur en milieu heeft gehecht aan het project van de bouw van een uitzichtplatform door de gemeente Drusenheim, bij Rijnkilometer 318,200, aan de linkeroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Controlelijst voor de bouw van een uitzichtplatform door de gemeente Drusenheim, aan de linker Rijnsoever, bij Rijnkilometer 318,200

1. Soort bouwwerk:

De gemeente Drusenheim wil graag een uitzichtplatform aanleggen aan de linkeroever van de Rijn. Dit platform biedt wandelaars de mogelijkheid om te profiteren van een mooi uitzicht over de Rijn en het omgevende landschap. Het platform zal geplaatst worden in een bestaande, ingesloten oeverstrook.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Drusenheim (Frankrijk)

3. Rijnkilometer:

318,200

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Grondwerkzaamheden voor de plaatsing van een betonnen fundament.

Plaatsing van een metalen, voorgefabriceerde loopbrug en bouw van een houten platform met stalen leuning.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater:

265 m

6. Breedte van de vaargeul:

88 m

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het bouwwerk:

Het Rijnkiloplatform is van metaal, rond, met een diameter van 5 meter, en zal op ongeveer 10 meter afstand van de oever komen te liggen. Het platform is verbonden met de oever via een loopbrug van twee meter breed en een lichte helling van maximaal 6%.

Het platform zal komen te rusten op een betonnen fundatie, met in het midden een metalen pijler.

Het geheel zal worden omgeven door een leuning in staal en aan de buitenrand van het platform zullen drie betonnen bankjes worden geplaatst.

8. Afstand van het dichtstbijzijnde bouwwerk (stroomopwaarts en stroomafwaarts):

Het project en de werkzaamheden zullen worden uitgevoerd vanuit een bestaande, ingesloten oeverstrook van de Rijn en zal geen plaats in beslag nemen waar gevaren wordt. Het project is dus volledig buiten de vaargeul.

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:

Aangezien het project in een bestaande, ingesloten oeverstrook zal liggen, kunnen de werkzaamheden worden verricht zonder dat zij gevolgen hebben voor het gedeelte waar gevaren wordt. Geen enkele fase van de werkzaamheden zal tot een dwarsstroming leiden.

Voor de werkzaamheden zal de scheepvaart niet stilgelegd hoeven te worden en de scheepvaart zal ook niet belemmerd worden.

10. Periode van de uitvoering:

Het is de bedoeling om eind 2024 te beginnen met de werkzaamheden, die negen maanden zullen duren.

11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:

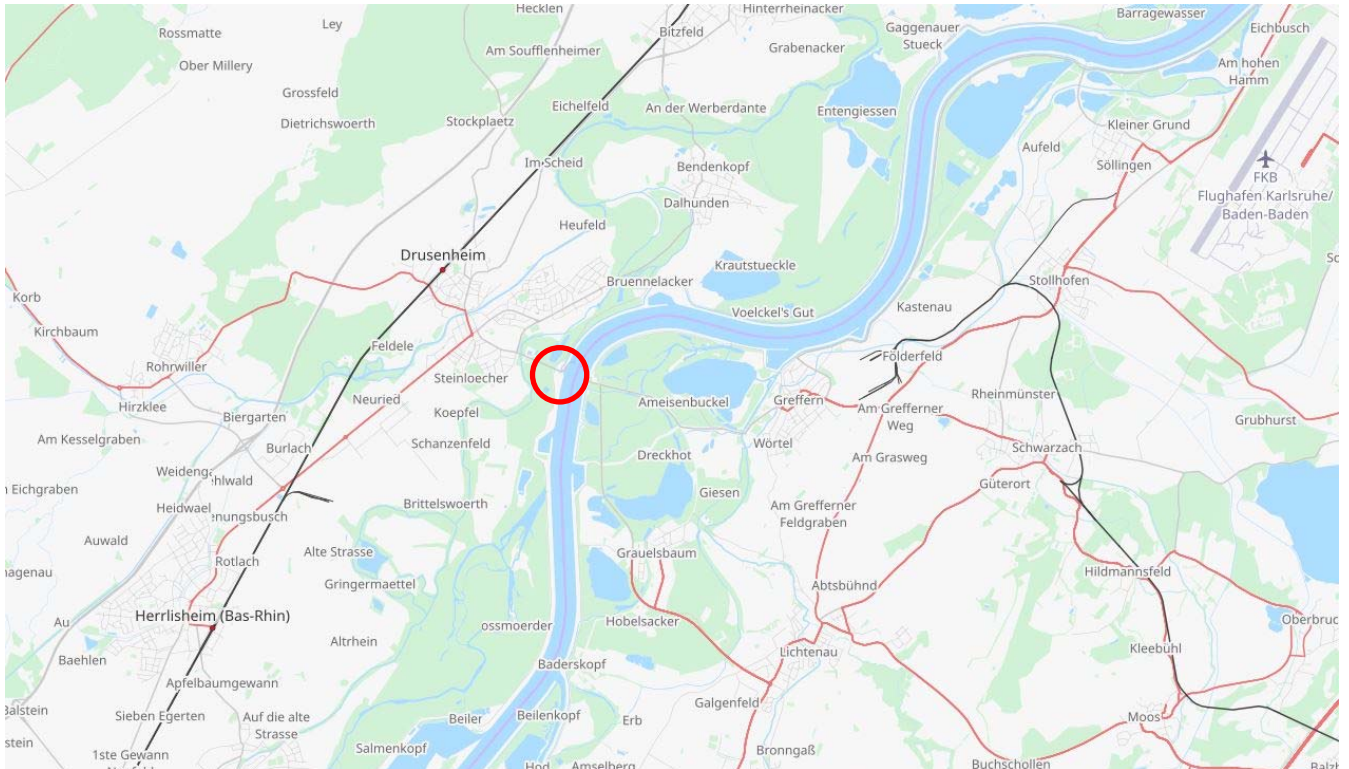
De bouwwerkzaamheden zullen geen enkele beperking van de scheepvaart veroorzaken.

12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk):

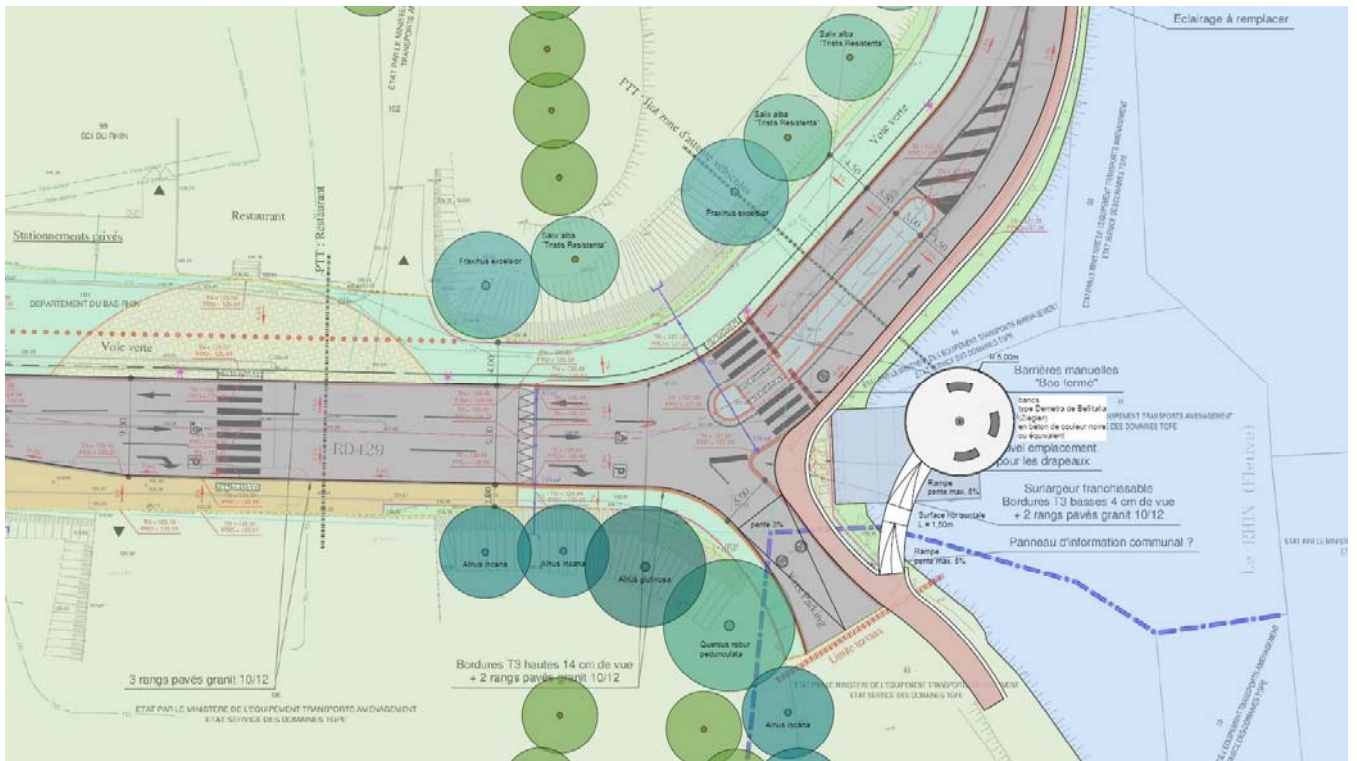
Tijdens de werkzaamheden hoeft de scheepvaart niet gestremd te worden.

C. Overzichtstekeningen en schema's

Locatie van het project, overzicht nr. 1:



Bovenaanzicht:



PROTOCOL 19
Plaatsing van twee extra dukdalven bij de laadsteiger van de fabriek TEREOS in Marckolsheim
bij Rijnkilometer 242,000

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring, op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46, die haar Comité Infrastructuur en milieu heeft gehecht aan het project van de plaatsing van twee extra dukdalven bij de laadsteiger van de fabriek TEREOS in Marckolsheim, bij Rijnkilometer 242,000, aan de linkeroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Controlelijst voor de plaatsing van twee extra dukdalven bij de laadsteiger van de fabriek TEREOS in Marckolsheim bij Rijnkilometer 242,000

1. Soort bouwwerk:

Plaatsing van twee buisvormige, metalen dukdalven met bolders, stroomopwaarts en stroomafwaarts van de bestaande ligplaats die gebruikt wordt door de firma TEREOS en thans uit drie dukdalven bestaat:

- 1 dukdalf op een afstand van 37 meter voor de eerste, bestaande dukdalf;
- 1 dukdalf op een afstand van 30 meter, na de laatste, bestaande dukdalf.

Deze nieuwe dukdalven hebben hetzelfde profiel als de reeds bestaande en zullen in dezelfde vlucht geplaatst worden. Zij zullen ertoe bijdragen dat schepen van 110, 135 en samenstellen van 180 meter daar op een veilige manier kunnen lossen.

De ligplaats die door de Autonome Haven van Straatsburg aan TEREOS verpacht is, zal uitsluitend worden gebruikt door de firma TEREOS voor haar activiteiten.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Marckolsheim

3. Rijnkilometer:

242,000

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Heien van de buizen, laswerkzaamheden en grondwerkzaamheden onder water.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater:

150 m

6. Breedte van de vaargeul:

88 m

7. Hoofdafmetingen en kenmerken van de ligplaatsen

De twee extra dukdalven die geplaatst moeten worden, komen in dezelfde vlucht te staan als de drie, reeds bestaande dukdalven:

- 37 meter voor de eerste, bestaande dukdalf, op een afstand van 32 m van de oever.
- 30 meter, na de laatste, bestaande dukdalf, op een afstand van 31 m van de oever.

Elke dukdalf is zeskantig en voorzien van vier bolders die rusten op bolderkragen. Ze zullen bovendien voor de scheepvaart voorzien worden van een radarreflector.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

De huidige dukdalven zullen in dezelfde vlucht ten opzichte van elkaar komen te staan. De plaats waar de schepen zullen komen te liggen, zal dus dezelfde blijven. De afstand tussen de zijwand van een afgemeerd schip tot de vaargeul is dan nog steeds 45 m vanaf de rand van de vaargeul (zie de overzichtstekeningen).

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:

De heiwerkzaamheden zullen worden verricht met behulp van een duwbak met een kraan, met een duwboot.

De werkzaamheden zullen geen gevolgen hebben voor de scheepvaart, met uitzondering van de gebruikelijke maatregelen om oplettend te zijn.

10. Periode van de uitvoering:

Men zou graag in 2025 met de werkzaamheden willen beginnen en zij zullen ten hoogste dertig dagen in beslag nemen.

11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:

De werkzaamheden leiden niet tot beperkingen voor de scheepvaart, afgezien van een snelheidsbeperking om de golfslag te vermijden op de plaatsen waar gewerkt wordt.

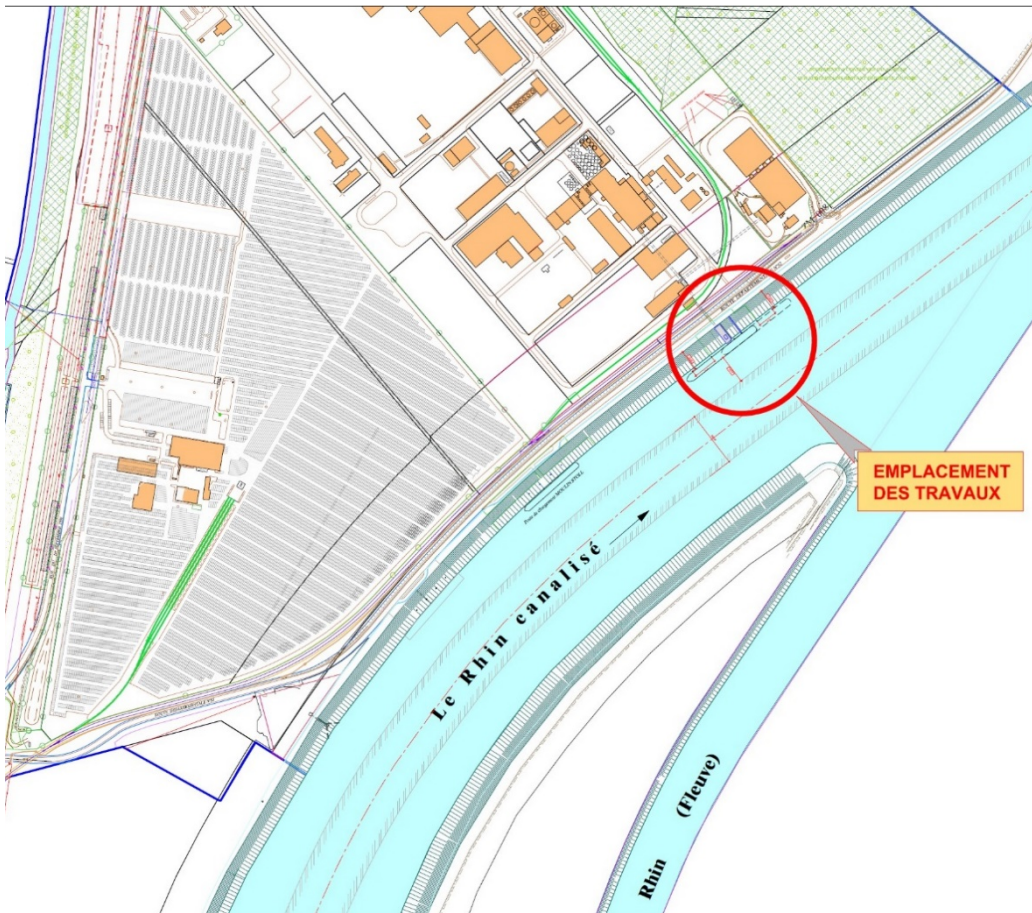
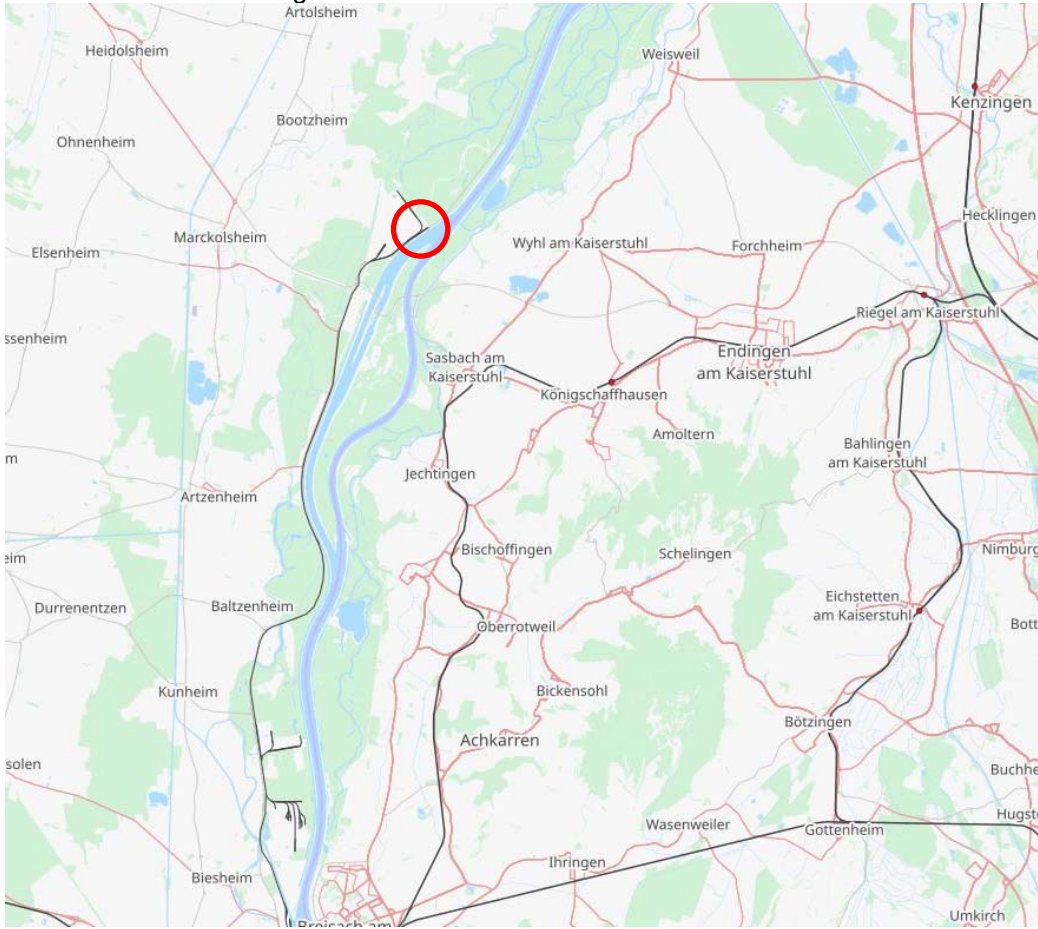
De snelheidsbeperking zal aangekondigd worden door een bericht aan de scheepvaart. Verder zullen er waarschuwingborgers geplaatst worden om te informeren over de werkzaamheden, zoals voorschreven in het RPR.

12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk):

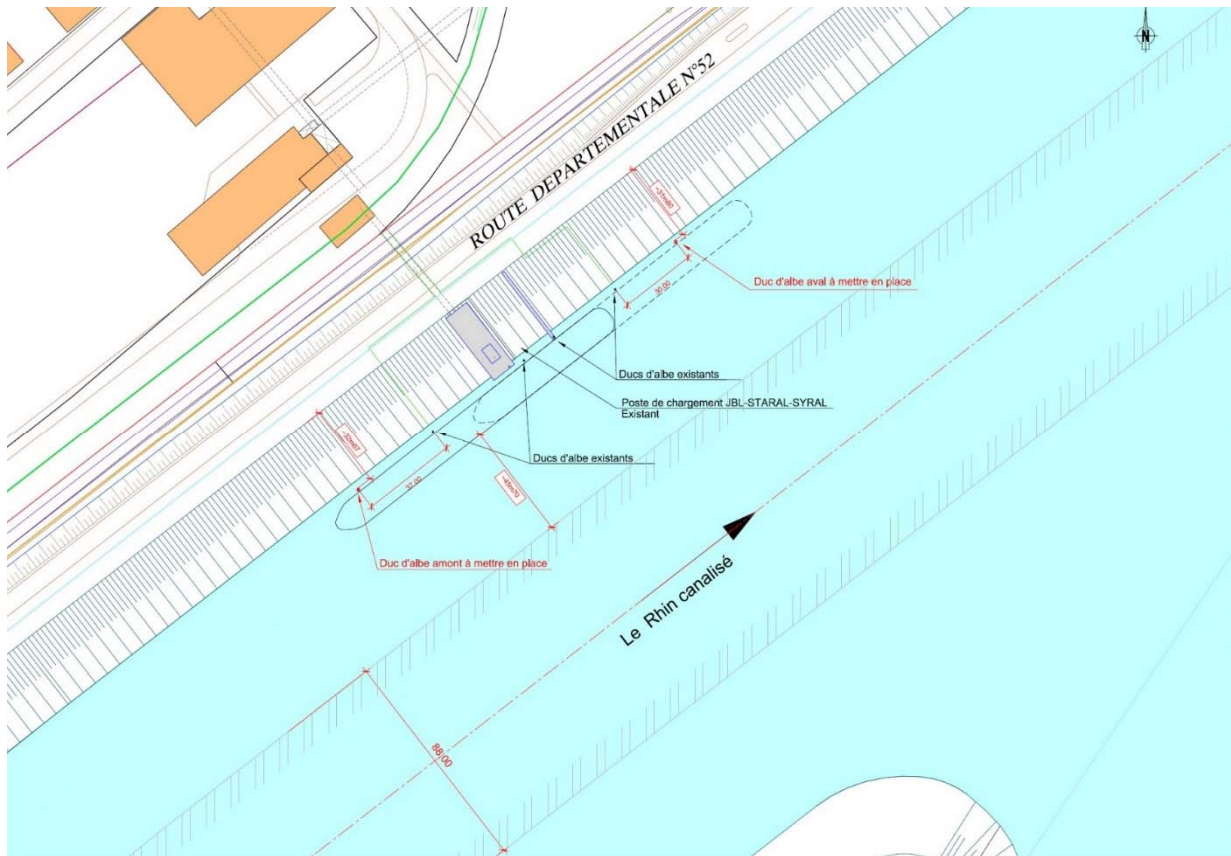
De scheepvaart hoeft niet stilgelegd te worden.

C. Tekeningen

Overzichtstekeningen



Bovenaanzicht van de plaats waar de dukdalven ten opzichte van de vaargeul voorzien zijn



PROTOCOL 20
Plaatsing van twee dukdalven voor het afmeren van grote schepen stroomopwaarts van de
sluis van Marckolsheim bij Rijnkilometer 239,600

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring, op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46, die haar Comité Infrastructuur en milieu heeft gehecht aan het project van de plaatsing van twee dukdalven voor het afmeren van grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Marckolsheim, bij Rijnkilometer 239,600, aan de linkeroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Controlelijst voor de plaatsing van twee dukdalven voor het afmeren van grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Marckolsheim bij Rijnkilometer 239,600

1. Soort bouwwerk:

Buisvormige, metalen dukdalven met bolders, met een tussenafstand van 75 meter, voor het afmeren van grote schepen

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Marckolsheim

3. Rijnkilometer:

239,600

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Plaatsing van de buizen door trillen en heien, laswerkzaamheden en weg- en waterbouwkundige werkzaamheden

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater:

120 m

6. Breedte van de vaargeul:

88 m

7. Hoofdafmetingen en kenmerken:

De werkzaamheden betreffen de plaatsing van twee dukdalven op een onderlinge afstand van 75 meter aan de linkeroever, net boven de sluis van Marckolsheim. De dukdalven komen in één lijn te staan op 12 meter van de oever om een diepgang van drie meter te waarborgen.

De dukdalven hebben de geometrische vorm van een cilinder met een diameter van één meter. De hoogte van het gedeelte dat uit het water steekt bedraagt vier meter. Elke dukdalf is voorzien van drie bolders die op bolderkragen rusten.

De dukdalven zijn bedoeld om grote schepen veilig te kunnen afmeren, bijvoorbeeld bij een stremming van de scheepvaart door hoogwater.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater:

De dukdalven liggen tegenover een bestaande aanlegplaats aan de rechteroever. Ondanks de verbreding van de bevaarbare breedte op deze plaats wordt de vaargeul teruggebracht tot 87,25 meter wanneer twee schepen aan zowel de linker- als de rechteroever zijn afgemeerd (zie afbeelding 2).

De dukdalven kunnen niet dicht bij de oever worden geplaatst om een voldoende diepgang (drie meter) te houden.

De breedte van de vaargeul wordt met nog geen meter beperkt, maar de zone ligt in de onmiddellijke nabijheid van de sluis van Marckolsheim, op een plaats waar de vaart wordt vertraagd en niet overeenkomt met de gebruikelijke omstandigheden op het Grand Canal d'Alsace. Bovendien blijft een nuttige breedte van 88 meter gewaarborgd als geen enkel schip is afgemeerd aan de rechteroever.

De dukdalven zijn uitsluitend bestemd voor situaties waarin schepen moeten wachten alvorens geschut te worden. De dukdalven vergroten dus de veiligheid van de personen aan boord, aangezien de wachtende schepen zo dicht mogelijk bij de oever en in veilige omstandigheden ligplaats kunnen nemen.

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:

De heiwerkzaamheden zullen worden verricht met behulp van een duwbak met een kraan, met een duwboot. Een team van duikers zal vervolgens vanaf de oever de waterdichte bekisting plaatsen om de bodemplaat te maken.

De werkzaamheden zullen geen gevolgen hebben voor de scheepvaart, met uitzondering van de gebruikelijke maatregelen om oplettend te zijn.

10. Periode van de uitvoering:

Men zou graag in oktober 2024 met de werkzaamheden willen beginnen en zij zullen twee maanden in beslag nemen.

11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:

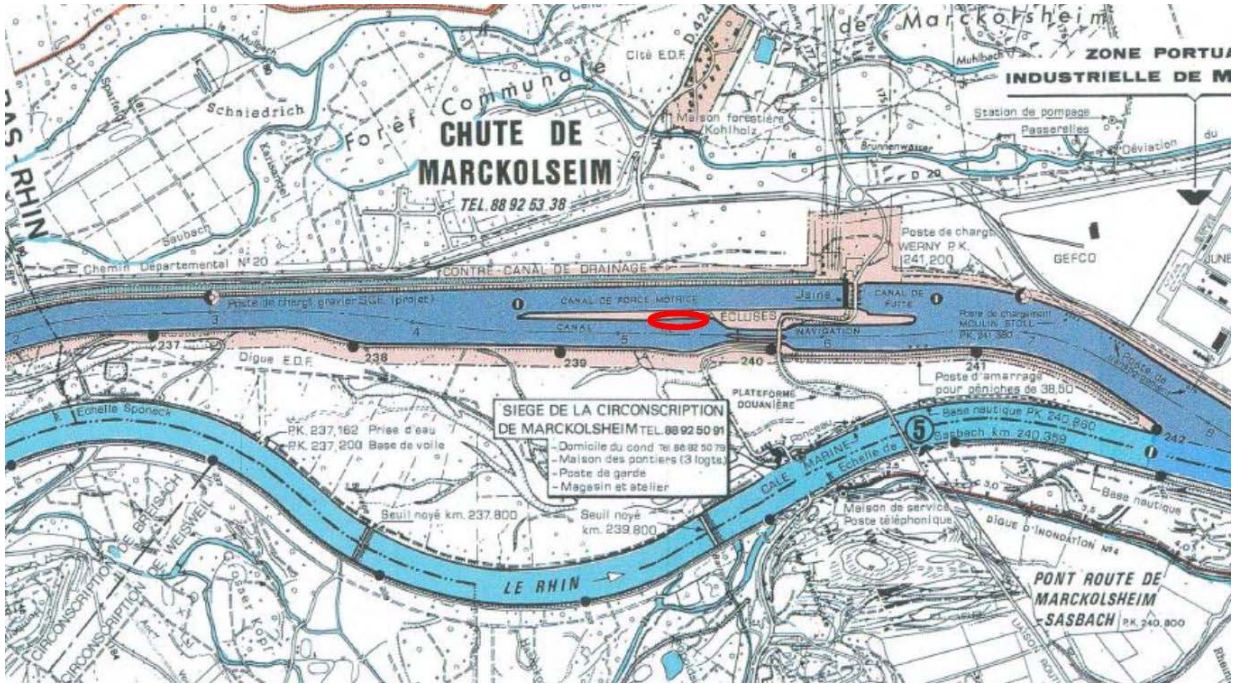
De werkzaamheden leiden niet tot beperkingen voor de scheepvaart, afgezien van een snelheidsbeperking om de golfslag te vermijden op de plaatsen waar gewerkt wordt.

De snelheidsbeperking zal aangekondigd worden door een bericht aan de scheepvaart. Verder zullen er waarschuwingenborden geplaatst worden om te informeren over de werkzaamheden, zoals voorschreven in het RPR.

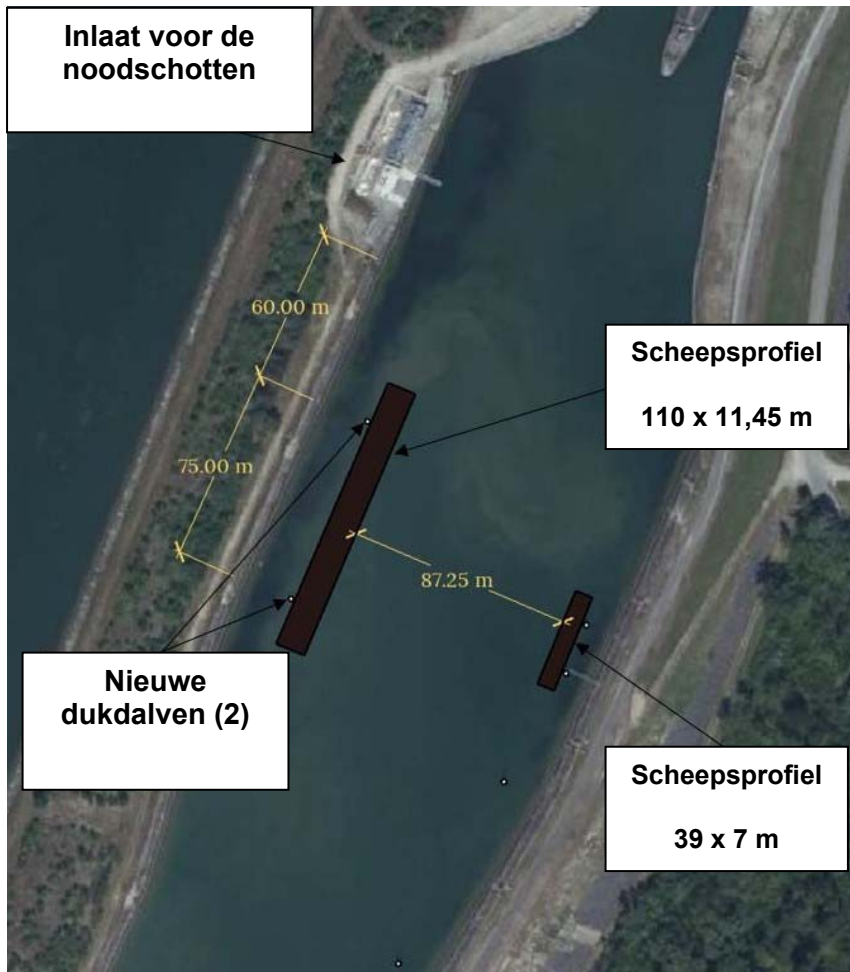
12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk):

De scheepvaart hoeft niet stilgelegd te worden.

C. Tekeningen
Overzichtstekening



Bovenaanzicht van de twee dukdalven stroomopwaarts van de sluis van Marckolsheim



PROTOCOL 21
Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn
voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt, overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu, kennis van de voorziene stremmingen,

betuigt haar tevredenheid over de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen en over de inspanning om de belemmeringen voor de scheepvaart te beperken door de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen van de Boven-Rijn gelijktijdig uit te voeren,

stelt vast dat de stremmingen voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk en adequaat zijn,

erkent dat zich bij omvangrijke bouwmaatregelen onvoorziene gebeurtenissen kunnen voordoen en dat daardoor de data van de voorziene stremmingen kunnen verschuiven,

verzoekt de Duitse en Franse delegaties,

- de werkzaamheden zo veel mogelijk te bespoedigen en de scheepvaart zo min mogelijk te belemmeren,
- de sloopexploitanten vroegtijdig en met gebruik van River Information Services over de stremmingen en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke plannings te informeren,
- voldoende ligplaatsen voor de schepen die vanwege de stremmingen op een schutting moeten wachten, gereed te houden.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 21

**Overzicht van de stremmingen 2025 van de sluizen in de Rijn en
het Grand Canal d'Alsace
Stand per 01.10.2024**

Exploitant	Sluis	Begin van de stremming	Einde van de stremming	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluis	3 februari 2025	7 februari 2025	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluis	17 maart 2025	1 augustus 2025	Mogelijke hinder
EDF	Ottmaartheim kleine sluis	24 maart 2025	1 augustus 2025	Mogelijke hinder
EDF	Ottmaartheim grote sluis	3 februari 2025	7 februari 2025	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluis	21 april 2025	4 juli 2025	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluis	3 februari 2025	7 februari 2025	Beperking
EDF	Vogelgrun kleine sluis	24 februari 2025	19 september 2025	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrun grote sluis	3 februari 2025	7 februari 2025	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluis	14 april 2025	20 juni 2025	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluis	3 februari 2025	20 februari 2025	Beperking
EDF	Rhinou kleine sluis	17 maart 2025	1 augustus 2025	Mogelijke hinder
EDF	Rhinou grote sluis	3 februari 2025	7 februari 2025	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluis	12 mei 2025	25 juli 2025	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluis	3 februari 2025	7 februari 2025	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluis	24 februari 2025	26 september 2025	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluis	3 februari 2025	7 februari 2025	Beperking
VNF	Gambenheim westelijke sluis	-	-	-
VNF	Gambenheim oostelijke sluis	13 januari 2025	31 december 2025	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluis	28 april 2025	28 mei 2025	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluis	Nog niet bekend	Nog niet bekend	Mogelijke hinder

Opgelet:

De officiële mededelingen over de stremmingen kunnen op de internetpagina's van de sluisexploitanten worden geraadpleegd:

Sluis Iffezheim (Duitse waterweg- en scheepvaartdienst (WSV)): www.elwis.de

Sluis Gambenheim (Franse waterweg- en scheepvaartdienst (VNF)): www.vnf.fr/avisbat

Sluizen Straatsburg tot en met Kembs (Franse elektriciteitsdienst (EDF)): www.vnf.fr/avisbat

De stremmingen van de Zwitserse sluizen kunnen op www.elwis.de worden geraadpleegd.

Nadere informatie over de actuele plannings van de stremmingen wordt tevens gepubliceerd op de volgende website: www.e-ris.eu.

Beperking (Ottmaartheim tot Straatsburg): de grote sluis is gestremd. Alleen de kleine kolk is beschikbaar voor vaartuigen met een breedte tot en met 11,45 m.

Mogelijke hinder (Kembs, Gambenheim of Iffezheim): een van de twee kolken is gestremd. Dit kan operationele belemmeringen en vertragingen veroorzaken.

XI. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

PROTOCOL 22

Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.

Bijlagen

Bijlagen bij het protocol 22

1. Rijnvaartpolitiereglement (RPR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 en bijlage 2 - Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitieve wijzigingen van het RPR	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitieve wijzigingen van het RPR - Betekenis van enige uitdrukkingen (art. 1.01), Inland AIS en Inland ECDIS (art. 4.07), meldplicht (art. 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (inhoudsopgave, bijlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2019-II-18	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (art. 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020	19.9.2023	12.2.2020
2020-I-14	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.22a van het RPR (art. 4.07)	O	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021	17.9.2014	26.11.2020
2020-II-19	Definitieve wijzigingen van het RPR – Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021	29.4.2023	1.12.2021	1.12.2021
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022	9.7.2023	19.9.2023	1.1.2022
2021-I-10	Definitieve wijzigingen van het RPR om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13)	I	1.6.2022	16.2.2022	3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2021-II-14	Definitieve wijziging van het RPR - Vaststelling van de alcoholgrenswaarde voor alle dienstdoende leden van de minimumbemanning (artikel 1.03, vierde lid, van het RPR)	I	1.12.2022	10.8.2022	28.10.2023	19.9.2023	1.12.2022
2021-II-15	Definitieve wijzigingen van artikel 3.02 van het RPR ter verbetering van de coherentie met betrekking tot de lichten	I	1.12.2022	10.8.2022	28.10.2023	19.9.2023	1.12.2022
2021-II-16	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (bijlage 13, lid 6.5)	I	1.6.2022		3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2022-II-10	Definitieve wijziging van het RPR ter wijziging van artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, met betrekking tot de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar boven hoogwaterpeil I	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking getreden

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2022-II-11	Definitieve wijziging van het RPR – Overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, en vluchthaven te Emmerich (inhoudsopgave, artikelen 11.01, 12.01, 14.11 en 14.12)	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	
2022-II-12 ¹	Definitieve wijziging van het RPR om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd (Inhoudsopgave, artikel 1.26)	I	1.12.2023	16.5.2023	26.4.2024	19.9.2023	
2022-II-13	Definitieve wijzigingen om de verwijzingen in het RPR in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2023/1) (artikelen 1.01, 4.07 en 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	
2022-II-14	Goedkeuring van de wijzigingen van het RPR via de schriftelijke procedure (inhoudsopgave, artikelen 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 en 11.01, alsook bijlage 13)	I	1.4.2023	5.4.2023	31.12.2024	19.9.2023	
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	
2023-I-5	Definitieve wijziging van artikel 6.21, tweede lid, van het RPR ten aanzien van aan stuurboord meegevoerde duwbakken	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-6	Definitieve wijziging van het RPR met het oog op het in gebruik nemen van nieuwe ligplaatsen bij Friesenheimer Insel (artikel 14.03)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-7	Definitieve wijziging van het RPR inzake de nachтваart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar (artikel 9.08)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-9 ²	Wijziging van de datum van inwerkingtreding van Besluit 2022-II-12 betreffende een definitieve wijziging van het RPR om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd	I	1.8.2023				
2023-II-11	Definitieve wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het RPR met betrekking tot de positie van de boordlichten in varende duwstellen	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		
2023-II-12	Definitieve wijziging van het RPR met betrekking tot het teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikel 3.32, derde lid)	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		

¹ De bepalingen van Besluit 2022-II-12 zijn in het Belgische nationale scheepvaartpolitiereglement overgenomen. Deze bepalingen zijn op 3 oktober 2024 bekendgemaakt.

² De bepalingen van Besluit 2023-I-9 zijn in het Belgische nationale scheepvaartpolitiereglement overgenomen. Deze bepalingen zijn op 3 oktober 2024 bekendgemaakt.

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2023-II-13	Definitieve wijziging van bijlage 13, punt 6.4, van het RPR (bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage)	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		
2024-I-10	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het RPR (Artikel 4.07)	O	1.12.2024		30.10.2024		
2024-I-11	Definitieve wijziging van het RPR met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen (artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid)	I	1.12.2026				
2024-I-12	Definitieve wijziging van het RPR – meldplicht (artikel 12.01, eerste, tweede en negende lid)	I	1.12.2026				

2. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking- treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitieve wijziging van het ROSR - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het ROSR, art. 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022			9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Model voor de aanvraag van een onderzoek (bijlage A) en begripsbepalingen (artikel 1.01, lid 24)	I	1.6.2023			10.3.2024	1.2.2024	
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking getreden

3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn¹ (RSP):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitieve wijzigingen van het RSP - Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitieve wijzigingen van het RSP (art. 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Erkenning van opleidingen tot matroos in niet-Rijnsoeverstaten Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendering van het RSP door een definitieve wijziging	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid 'volmatroos' Wijziging van art. 3.02, lid 5, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Elektronische publicatie van de afgeevende autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)

¹ De Duitse titel van dit reglement is op 8 november 2022 van Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschifffahrt gewijzigd in Rheinschiffspersonalverordnung (Besluit 2022-II-9) en de wijzigingen na deze datum hebben in de Duitse versies betrekking op het reglement onder de laatstgenoemde titel.

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking getreden

***) Niet van toepassing

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-9	Wijzigingen van het RSP - Aanpassing van de bemanningsvoorschriften, art. 3.01, 3.02, lid 4 t/m lid 8, 3.15, lid 3, 3.16, lid 1, 3 en (nieuw) 4 lid, 3.17, lid 1 t/m lid 3, 6 t/m (nieuw) lid 9 en (nieuw) lid 10, 3.18, lid 2, 7.01 lid 4, 7.02 lid 4, 7.06 lid 1, 9.06 (nieuw) alsmede Bijlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Erkenning van de geldigheid van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen van afzonderlijke lidstaten op de Rijn	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitieve wijzigingen van het RSP – Aanpassing van art. 1.01, lid 37 en 40; art. 3.13, lid 1; art. 3.14, lid 1; art. 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); art. 3.14, lid 2; art. 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; art. 3.18, lid 3; art. 3.19, lid 3; art. 5.06; art. 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het RSP, art. 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Wijziging van het RSP - Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, art. 3.11, lid 4 (nieuw) t/m lid 6, 3.12, lid 5 en 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Goedkeuring van het nieuwe "RSP" (aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 8 november 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023	1.3.2023	31.1.2024	4.5.2023	1.4.2023
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	
2023-I-3	Wijziging van artikel 6.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	
2023-I-4	Wijziging van artikel 20.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	
2023-II-10	Wijziging van het nieuwe RSP (Artikel 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 en 20.09)	I	1.6.2024	11.3.2024		13.8.2024	7.8.2024	
2024-I-7	Wijzigingen voor het RSP (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10)	I	1.1.2025					

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2024-I-8	Wijziging van het RSP (artikel 1.02, lid 57) - Aanpassing van het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1)	I	1.1.2025					
2024-I-9	Wijziging van het RSP inzake Bijlage 1 – Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model)	I	1.1.2025					

5.1 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2023-II-10)

Lijsten en overzichten voor de implementatie van het RSP
Deel I: Geldende lijsten

1. Lijst van de erkende artsen die een medische verklaring kunnen afgeven

BE	Een lijst met erkende artsen is beschikbaar op de website van de Vlaamse overheid . Informatie over erkende artsen in het Waalse Gewest vindt u op de website van de Wallonië .
CH	1. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tel.: +41 (0)61 821 82 60
	2. sanacare Medical center Biopark WRO 1032.P.53 Sandgrubenstrasse 53 4058 Basel Tel.: +41 (0)61 323 66 66
DE	Een lijst van erkende artsen vindt u op de volgende pagina: https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaeigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html
FR	1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg Tel.: +33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe Guerault 14, place d'Armes 21170 Saint-Jean-De-Losne Tel.: +33 (0)3 80 29 07 14
NL	Een lijst van erkende artsen vindt u op de volgende pagina: https://www.ilent.nl/onderwerpen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen-scheepvaart Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tel.: +31 (0)88 489 00 00

(...)

16. Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

Staat, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
DE-01	De erkende opleidingen voor persluchtmaskerdrager zijn de volgende: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Atemsc hutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html		Zie bijlage 7 van het RSP
NL-01 ¹	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02 ²	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 (0)52 769 95 35 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03 ³	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tel.: +31 (0)16 833 69 90 Mail: examen@nikta.nl	
NL-04 ⁴	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Tel.: +31 (0)4 133 321 53 Mail: info@nautiektrainingen.nl	
NL-05 ⁵	Arbode Maritiem B.V. Rector Mulderstraat 21 5962 AH Melderslo		
FR-01 ⁶	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tel.: +33 (0)6 72 88 58 66 Mail: frederic.rose@live.fr	
FR-02 ⁷	Centre de formation « sécurité » ACFI 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau	Tel.: +33 (0)2 40 80 06 25 Mail: acfi@ensi-incendie.fr	
FR-03 ⁸	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 6, rue du Général Audran 92400 Courbevoie	Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 Mail: fabrice.toulza@apave.com	
FR-04 ⁹	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerdtd	Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: direction@csi-formation.com	

¹ Geldig van 15 januari 2023 tot 15 januari 2028

² Geldig van 14 december 2022 tot 14 december 2027

³ Geldig van 2 november 2023 tot 2 november 2028

⁴ Geldig van 20 maart 2024 tot 20 maart 2029

⁵ Geldig van 16 oktober 2024 tot 16 oktober 2029

⁶ Geldig tot 27 januari 2028

⁷ Geldig tot 11 oktober 2028

⁸ Geldig van 30 april 2024 tot 30 april 2029

⁹ Geldig tot 9 juni 2029.

XII. Begroting en beheer

PROTOCOL 23 Begroting van de Centrale Commissie voor 2025

Besluit

De Centrale Commissie

verzoekt de secretaris-generaal de in besluiten 2022-II-27 vervatte beginselen met betrekking tot de noodzaak van begrotingsdiscipline ten uitvoer te blijven leggen;

keurt het functieoverzicht goed, waarin het aantal functies van het secretariaat wordt vastgesteld op **32,1 FTE**, zoals onderverdeeld in de bijlage;

stelt de begroting voor 2025 vast op **€ 3.301.795**, een daling van 3,70% ten opzichte van 2024;

de bijdragen van de lidstaten vastgesteld op **€ 3.210.000** na aftrek van **€ 91.795** uit het reserve- en investeringsfonds;

stelt de bijdrage van elke staat vast op **€ 642.000**, een stijging van **2,85%** ten opzichte van 2024.

De bijdragen worden overgemaakt op de rekening van de Centrale Commissie bij CIC Est in Straatsburg.

Bijlage

Funcctieoverzicht

Funccties	Rangen in de funccties	FTE in de funcctietabel
SG/Plv.SG/Hi	A4-A7	3
Beleidsmedewerkers	A1-A3	10
Assistenten	C1-B4	8,6
Projectmedewerkers	B3-B5	7
Vertalers	L1-L3	3,5
Ondersteunend personeel	NVT	0
FTE		32,1

PROTOCOL 24 Wijziging voor het Personeelsreglement

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité voor de begroting,

neemt de bij het onderhavige besluit gevoegde wijziging van aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement aan.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2025.

Bijlage

Aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement

Salarisschaal

Categorie A (artikel 10)

Salaristrap	A7	Waarde salaristrap	A6	Waarde salaristrap	Duur salaristrap	A5	Waarde salaristrap	A4	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap						15 458	487	12 865	378	
10de salaristrap						14 971	487	12 487	378	2 jaar
9de salaristrap						14 484	487	12 109	378	2 jaar
8de salaristrap			16 360	537	2 jaar	13 998	487	11 732	378	2 jaar
7de salaristrap			15 823	537	2 jaar	13 511	487	11 354	378	2 jaar
6de salaristrap	17 505	722	15 287	537	2 jaar	13 024	487	10 976	378	1 jaar
5de salaristrap	16 783	722	14 750	537	2 jaar	12 537	487	10 599	251	1 jaar
4ste salaristrap	16 061	722	14 213	360	1 jaar	12 050	313	10 348	251	1 jaar
3de salaristrap	15 339	482	13 853	360	1 jaar	11 737	313	10 097	251	1 jaar
2de salaristrap	14 857	482	13 493	360	1 jaar	11 424	313	9 846	251	1 jaar
1ste salaristrap	14 375		13 133		1 jaar	11 110		9 596		1 jaar

Categorie A (artikel 12)

Salaristrap	A4	Waarde salaristrap	A3	Waarde salaristrap	A2	Waarde salaristrap	A1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	11 039	319	9 715	300	7 765	231	5 806	135	
10de salaristrap	10 719	319	9 416	300	7 534	231	5 671	135	3 jaar
9de salaristrap	10 400	319	9 116	300	7 303	231	5 536	135	3 jaar
8ste salaristrap	10 080	319	8 816	300	7 072	231	5 401	135	2 jaar
7de salaristrap	9 761	319	8 517	300	6 841	231	5 265	135	2 jaar
6de salaristrap	9 442	319	8 217	300	6 610	231	5 130	135	2 jaar
5de salaristrap	9 122	319	7 917	300	6 379	231	4 995	135	2 jaar
4de salaristrap	8 803	215	7 618	200	6 148	152	4 860	135	1 jaar
3de salaristrap	8 587	215	7 418	200	5 996	152	4 724	135	1 jaar
2de salaristrap	8 372	215	7 218	200	5 844	152	4 589	135	1 jaar
1ste salaristrap	8 157		7 019		5 692		4 454		1 jaar

Categorie B (artikel 12)

Salaristrap	B5	Waarde salaristrap	B4	Waarde salaristrap	B3	Waarde salaristrap	B2	Waarde salaristrap	B1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	5 717	141	5 043	127	4 415	111	3 823	95	3 389	86	
10de salaristrap	5 576	141	4 916	127	4 304	111	3 729	95	3 302	86	3 jaar
9de salaristrap	5 434	141	4 789	127	4 193	111	3 634	95	3 216	86	3 jaar
8ste salaristrap	5 293	141	4 662	127	4 081	111	3 539	95	3 130	86	2 jaar
7de salaristrap	5 151	141	4 535	127	3 970	111	3 445	95	3 043	86	2 jaar
6de salaristrap	5 010	141	4 408	127	3 859	111	3 350	95	2 957	86	2 jaar
5de salaristrap	4 868	141	4 281	127	3 748	111	3 255	95	2 870	86	2 jaar
4de salaristrap	4 727	141	4 154	127	3 636	111	3 161	95	2 784	86	1 jaar
3de salaristrap	4 585	141	4 027	127	3 525	111	3 066	95	2 698	86	1 jaar
2de salaristrap	4 444	141	3 900	127	3 414	111	2 971	95	2 611	86	1 jaar
1ste salaristrap	4 302		3 774		3 302		2 877		2 525		1 jaar

Categorie C (artikel 12)

Salaristrap	C6	Waarde salaristrap	C5	Waarde salaristrap	C4	Waarde salaristrap	C3	Waarde salaristrap	C2	Waarde salaristrap	C1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	4 810	112	4 332	101	3 940	93	3 546	81	3 261	77	2 963	71	
10de salaristrap	4 697	112	4 231	101	3 847	93	3 465	81	3 184	77	2 892	71	3 jaar
9de salaristrap	4 585	112	4 130	101	3 755	93	3 383	81	3 107	77	2 822	71	3 jaar
8ste salaristrap	4 473	112	4 029	101	3 662	93	3 302	81	3 030	77	2 751	71	2 jaar
7de salaristrap	4 360	112	3 929	101	3 570	93	3 221	81	2 953	77	2 680	71	2 jaar
6de salaristrap	4 248	112	3 828	101	3 477	93	3 140	81	2 876	77	2 609	71	2 jaar
5de salaristrap	4 136	112	3 727	101	3 384	93	3 059	81	2 799	77	2 539	71	2 jaar
4de salaristrap	4 023	112	3 626	101	3 292	93	2 978	81	2 722	77	2 468	71	1 jaar
3de salaristrap	3 911	112	3 525	101	3 199	93	2 896	81	2 645	77	2 397	71	1 jaar
2de salaristrap	3 799	112	3 424	101	3 107	93	2 815	81	2 568	77	2 326	71	1 jaar
1ste salaristrap	3 686		3 323		3 014		2 734		2 491		2 256		1 jaar

Categorie L (artikel 12)

Salaristrap	L3	Waarde salaristrap	L2	Waarde salaristrap	L1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
10de salaristrap	9 803	290	7 878	233			
9de salaristrap	9 512	290	7 645	233			3 jaar
8ste salaristrap	9 222	290	7 412	233			2 jaar
7de salaristrap	8 932	290	7 179	233			2 jaar
6de salaristrap	8 642	290	6 946	233			2 jaar
5de salaristrap	8 351	290	6 713	233			2 jaar
4de salaristrap	8 061	290	6 480	233			1 jaar
3de salaristrap	7 771	290	6 247	233			1 jaar
2de salaristrap	7 480	290	6 014	233	4 898	188	1 jaar
1ste salaristrap	7 190		5 780		4 710		1 jaar

XIII. Diversen

PROTOCOL 25 Gebruikelijke besluiten voor het einde van het jaar

I. Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Nederrijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2024 en van 31 december 2024 op 1 januari 2025 tussen 20 uur en 6 uur, en op de Nederrijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2024 en van 31 december 2024 op 1 januari 2025 tussen 18 uur en 8 uur.

II. Onderbreking van het sluisbedrijf op de Nederrijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2025 tot 31 december 2025.

XIV. Diverse mededelingen en punten ter informatie

PROTOCOL 26 Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten

Geen besluit.

PROTOCOL 27 Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

Geen besluit.

PROTOCOL 28 Stand van de ratificaties van de verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

Bijlage

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

Aanvullend Protocol nr. 1 - Wijziging van artikel 40a: schrapping van op overtreding van de politiereglementen toepasselijke boetes,

ondertekend te Straatsburg op 25 oktober 1972, in werking getreden op 25 februari 1975.

Aanvullend Protocol nr. 2 - Nieuwe artikelen 2, derde lid, en 4: voorwaarden voor het vervoer, ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 februari 1985.

Aanvullend Protocol nr. 3 - Nieuwe artikelen 23, 32 en 37: aanpassing van boetebedragen voor overtredingen,

ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 september 1982.

Aanvullend Protocol nr. 4 - Dit protocol is, overeenkomstig de bepalingen van artikel II (structurele saneringsmaatregelen), sinds 31.12.1999 niet meer van kracht

ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, in werking getreden op 1 augustus 1991.

Aanvullend Protocol nr. 6 - Verhoging van de strafmaat tot 25.000 euro voor de overtredingen van de politievoorschriften inzake de scheepvaart,

ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

Aanvullend Protocol nr. 7 - Toevoeging van een tweede alinea in artikel 23 over de erkenning van scheepscertificaten en schipperspatenten,

ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002, in werking getreden op 1 december 2004.

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

Aanvullend Protocol nr. 5 - Verlenging tot 29 april 2003 van de structurele saneringsmaatregelen ondertekend te Straatsburg op 28 april 1999

treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	
NEDERLAND	21 januari 2000
ZWITSERLAND	5 oktober 2000

Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)

ondertekend te Straatsburg op 4 november 1988, in werking getreden op 1 september 1997.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte	Neerlegging van de opzeggingsakte
DUITSLAND ¹	9 maart 1999	7 juni 2018
BELGIË		
FRANKRIJK		
LUXEMBURG ²	8 juli 1993	7 juni 2018
NEDERLAND ³	16 april 1997	7 juni 2018
ZWITSERLAND ⁴	21 mei 1997	

¹ **Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland**

Voorbehouden

- De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich het recht voor krachtens artikel 18, eerste lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag met betrekking tot vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), alsmede met betrekking tot schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters d) en e) van het CLNI-Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen.
- De Duitse Bondsrepubliek verklaart krachtens artikel 18, tweede lid van het Verdrag, dat de Duitse Bondsrepubliek de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, tweede zin, letters a) en b) niet zal toepassen op vorderingen die voortkomen uit gebeurtenissen die zich op haar wateren hebben voorgedaan.

Verklaring

De Duitse Bondsrepubliek verklaart overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag dat het genoemde Verdrag op alle Duitse waterwegen toepasselijk is.

² **Voorbehoud en verklaringen van Luxemburg overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

Voorbehoud

Het Verdrag geldt niet ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water, noch ten aanzien van sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart.

Verklaring

Het Verdrag is eveneens van toepassing op de bevaarbare gedeelten van de Sûre.

Binnen de grenzen van het tweede lid van artikel 6 van het Verdrag, hebben vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluisen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven de andere vorderingen.

³ **Voorbehouden en verklaringen van Nederland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

Voorbehoud

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

- vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
 - vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen,
- en dit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag.

Verklaring

Het Koninkrijk der Nederlanden verklaart overeenkomstig artikel 15, eerste lid van het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI), dat het genoemde Verdrag op alle Nederlandse waterwegen toepasselijk is.

⁴ **Voorbehouden en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

Voorbehoud

- de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water (artikel 18, eerste lid, letter a) uit;
- de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart (artikel 18, eerste lid, letter d) uit;
- de Zwitserse Bondsstaat zal de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag niet toepassen (artikel 18, tweede lid).

Verklaring

De Zwitserse Bondsraad verklaart bovendien dat de Zwitserse Bondsstaat, overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag eveneens op de Rijn tussen Bazel en Rheinfelden toepast.

Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012)

Dit Verdrag stond van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg, het is op 1 juli 2019 in werking getreden.

Deelnemende Staten	Ondertekening	Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding
Duitsland ¹	11 juli 2013	ratificatie 27 september 2018
Oostenrijk		
België ²	27 september 2012	ratificatie 25 augustus 2022
Bulgarije		-
Frankrijk	27 september 2012	-
Hongarije		toetreding 7 maart 2018
Luxemburg ³	27 september 2012	ratificatie 25 september 2014
Nederland ⁴	29 november 2012	aanvaarding 7 juni 2018
Polen	3 december 2013	
Servië ⁵	18 januari 2013	ratificatie 18 juni 2013
Slowakije		
Zwitserland ⁶		ratificatie 23 april 2024

¹ **Voorbehoud van Duitsland**

De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich krachtens artikel 18, eerste lid, van het Verdrag het recht voor de bepalingen van het Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen met betrekking tot de vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), van het Verdrag alsmede met betrekking tot de schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letter d), van het Verdrag.

² **Voorbehoud van België**

Overeenkomstig artikel 18, lid 1, a) van het Verdrag, behoudt het Koninkrijk België zich het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

³ **Voorbehoud en Verklaringen van Luxemburg**

Voorbehoud

Het Groothertogdom Luxemburg sluit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water uit.

Verklaringen

Het Groothertogdom Luxemburg verklaart overeenkomstig artikel 15, tweede lid, dat het in artikel 1 genoemde Verdrag alleen van toepassing is op de Moezel en het bevaarbare gedeelte van de Sûre.

Onverminderd de rechten met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag, hebben vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven andere vorderingen.

⁴ **Voorbehoud van Nederland**

Het Koninkrijk der Nederlanden behoudt zich krachtens artikel 18, eerste lid, letter a), van het Verdrag met betrekking tot het Europese gedeelte van Nederland het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag geheel uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

⁵ **Voorbehoud van Servië**

Overeenkomstig artikel 18, eerste lid, van het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) verklaart de Republiek Servië dat zij de regels van dit Verdrag niet zal toepassen ten aanzien van vorderingen voor schade veroorzaakt door een wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water alsook ten aanzien van vorderingen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e), van dit Verdrag.

⁶ **Verklaring en voorbehouden van Zwitserland**

Verklaring betreffende artikel 15, tweede lid, letters a et b:

De Zwitserse Bondsstaat verklaart de toepassing van de regels van het Verdrag uit te sluiten ten aanzien van de waterwegen op haar grondgebied die niet zijn vermeld in bijlage I bij het Europees Verdrag van 19 januari 1996 inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn.

Voorbehoud betreffende artikel 18, eerste lid, letter a:

De Zwitserse Bondsstaat behoudt zich het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag volledig of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

Voorbehoud betreffende artikel 18, eerste lid, letter c:

De Zwitserse Bondsstaat behoudt zich het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag volledig of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van de vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d en e, van het Verdrag.

Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)

ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996, in werking getreden op 1 november 2009.

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen heeft op 22 juni 2017 een besluit aangenomen ter wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en de bijbehorende Uitvoeringsregeling - Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) (Besluit CDNI 2017-I-4).

De wijzigingen van dit Verdrag vereisen de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van de Verdragsluitende Partijen. Zij treden in werking op de eerste dag van de zesde maand volgende op de nederlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring overeenkomstig artikel 19, vierde lid, van het CDNI.

Wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart

Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen)

Verdragsluitende partijen	Nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring
Duitsland	ratificatie 9 februari 2021
België	ratificatie 25 augustus 2022
Frankrijk	ratificatie 7 juni 2023
Luxemburg	ratificatie 7 februari 2020
Nederland	aanvaarding 3 juli 2020
Zwitserland	ratificatie 23 april 2024

Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)

ondertekend te Boedapest op 22 juni 2001, in werking getreden op 1 april 2005

Depositaris: regering van de Hongaarse Republiek

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Hongarije:	7 mei 2002
Luxemburg:	25 maart 2004
Roemenië:	3 april 2004
Zwitserland:	19 mei 2004 ¹
Kroatië:	7 december 2004
Tsjechië:	14 november 2005
Bulgarije:	19 april 2006
Nederland:	20 juni 2006
Rusland:	11 april 2007
Frankrijk:	11 mei 2007
Duitsland:	10 juli 2007
Slowakije:	27 november 2007
Moldavië:	21 april 2008
België:	5 augustus 2008
Servië:	10 juni 2010 ²
Oekraïne:	17 april 2014

¹ **Verklaring van Zwitserland**

Verklaring betreffende artikel 30, lid 1: Zwitserland past het Verdrag niet toe op haar nationale waterwegen, inclusief de stromen in het grensgebied, met uitzondering van de Rijn aan de Zwitserse grens in Rheinfelden.

Verklaring betreffende artikel 31, onderdeel a: Zwitserland past het Verdrag eveneens toe op het goederenvervoer over de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden.

² **Verklaring van Servië**

Krachtens artikel 31, onder a, verklaart Servië de bepalingen van het Verdrag toe te passen op vervoersovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen het grondgebied van de Republiek Servië zijn gelegen.

Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)

ondertekend in Genève op 26 mei 2000, in werking getreden op 29 februari 2008.

Het bij de overeenkomst gevoegde reglement is in werking getreden op 28 februari 2009.

Depositaris: secretaris-generaal van de Verenigde Naties

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Rusland:	toetreding	op 10 oktober 2002
Nederland:	aanvaarding	op 30 april 2003
Hongarije:	toetreding	op 4 mei 2004
Oostenrijk:	toetreding	op 9 november 2004
Bulgarije:	bekrachtiging	op 7 maart 2006
Luxemburg:	bekrachtiging	op 24 mei 2007
Duitsland:	bekrachtiging	op 31 januari 2008
Moldavië:	aanvaarding	op 19 februari 2008
Frankrijk:	goedkeuring	op 3 april 2008
Roemenië:	toetreding	op 3 december 2008
Kroatië:	bekrachtiging	op 4 maart 2009
Slowakije:	bekrachtiging	op 20 oktober 2009
Oekraïne:	toetreding	op 28 januari 2010
Polen:	toetreding	op 25 juni 2010
Servië:	bekrachtiging	6 januari 2011
Zwitserland:	toetreding	op 8 februari 2011
Tsjechië:	bekrachtiging	op 21 september 2011
België:	toetreding	op 17 juni 2014

PROTOCOL 29

Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 13 juni 2024

Besluit

Het verslag van de plenaire zitting van 13 juni 2024 is goedgekeurd.

Bijlage

VERSLAG
van de plenaire voorjaarszitting
op 13 juni 2024 in het Palais du Rhin
te Straatsburg

Voorzitter: dhr. VAN KRUININGEN, commissaris van Nederland

Aanwezigen:

DUITSLAND	Mw. SCHÄFER	Commissaris
	Dhr. GREWE	Commissaris
	Dhr. BRUNSCH	Deskundige
	Mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE	Deskundige (online)
BELGIË	Mw. RENAUX	Commissaris
	Dhr. VUYLSTEKE	Commissaris
	Dhr. TURF	Plaatsvervangend commissaris (online)
FRANKRIJK	Dhr. COLAS	Commissaris
	Mw. BOULDOUYRÉ	Commissaris
	Dhr. LEANDRI	Commissaris
	Dhr. QUIQUANDON	Commissaris
	Dhr. BELLENGER	Secretaris
NEDERLAND	Dhr. VAN KRUININGEN (Voorzitter)	Commissaris
	Mw. NOLAND	Commissaris
	Dhr. TEN BROEKE	Commissaris
	Dhr. KASTEEL	Commissaris
	Mw. VAN DER SMAN	Plaatsvervangend commissaris
	Dhr. MENSINK	Plaatsvervangend commissaris
	Dhr. NOTENBOOM	Deskundige
	Mw. BEZUIJEN	Deskundige (online)
Mw. SCHILLEMANS	Deskundige (online)	
ZWITSERLAND	Dhr. SEGER (Plaatsvervangend voorzitter)	Commissaris
	Mw. ETTER	Commissaris
	Dhr. RÖTHLINGSHÖFER	Commissaris
	Dhr. STALDER	Plaatsvervangend commissaris
SECRETARIAAT	Mw. LUIJTEN	Secretaris-generaal
	Dhr. WISSELMANN	Hoofdingenieur
	Dhr. RUSCHE	Plaatsvervangend secretaris-generaal
	De dames BRAAT, DALOZE, HIRTZ, ROMEU	Beleidsmedewerkers
	HH. BOYER, KEMPMANN, KRIEDEL, LE GUILLOU	Beleidsmedewerkers
	Mw. FAHRNER	Communicatiemedewerker
	Dhr. CHEVILLE	Stagiair

INTERNATIONALE ORGANISATIES

Dhr. LEZAIC

Vertegenwoordiger van de
Europese Commissie (online)

Mw. BRÜCKNER

Vertegenwoordiger van de
Moezelcommissie (online)

OVERIGE

Mw. MEIRA

Waarnemer (Universiteit van Bazel)

WAARNEMERSSTATEN

Dhr. NILLES

Luxemburg (online)

Mw. KOSCHICKA-POSIEVETA

Polen

Dhr. DABROWSKI

Tsjechië

VOORZITTERS VAN DE COMITÉS

Dhr. VAN KRUININGEN

Voorzitter van het Comité voor de Begroting

Dhr. KÖRSCHGEN

Voorzitter van het Comité Politieglement

Dhr. TEN BROEKE

Voorzitter van het Comité Infrastructuur en milieu

Dhr. TURF

Voorzitter van het Comité Reglement van onderzoek

Mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE

Voorzitter van het Comité Sociale zaken,
arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding (online)

Mw. BOULDOUYRÉ

Voorzitter van het Economisch Comité

Dhr. RÖTHLINGSHÖFER

Plaatsvervangend voorzitter van het Europees Comité voor de
opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

Dhr. TURF

Voorzitter van het Klein Scheepvaartcomité

1. OPENING VAN DE ZITTING – VASTSTELLING VAN DE AGENDA
(Protocol 1: opening van de zitting – vaststelling van de agenda – geen besluit)

DE VOORZITTER

opent de plenaire zitting en heet de deelnemers welkom.

Hij stelt vast dat de agenda geen aanleiding tot nadere opmerkingen geeft en wordt vastgesteld.

1.1 SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE
(Protocol 2: samenstelling van de Centrale Commissie – geen besluit)

DE VOORZITTER

nodigt de delegaties uit om desgewenst hun samenstelling toe te lichten.

DE DUITSE DELEGATIE, bij monde van mw. SCHÄFER

deelt mee dat mw. Martina KOHLHAAS, hoofd van de onderafdeling Scheepvaart van het Bondsministerie voor Verkeer en digitale infrastructuur, sinds 1 januari 2024 het nieuwe hoofd is van de Duitse delegatie bij de CCR. Zij volgt in deze hoedanigheid dhr. Achim Wehrmann op, die is benoemd als hoofd van de afdeling Crisisbeheersing en veiligheid van het Bondsministerie voor Verkeer en digitale infrastructuur.

1.2 SAMENSTELLING VAN DE KAMER VAN BEROEP
(Protocol 3: samenstelling van de kamer van beroep)

DE NEDERLANDSE DELEGATIE, bij monde van Mw. NOLAND

geeft aan dat het besluit over de benoeming van dhr. Bart Jan LENSELINK tot Nederlandse rechter in de Kamer van Beroep als opvolger van dhr. DE SAVORNIN LOHMAN, die zijn functie heeft neergelegd, ter vaststelling voorligt.

DE VOORZITTER

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2. DEEL I BESLUITEN

2.1 JURIDISCHE ZAKEN

2.1.1 Memorandum van Overeenstemming tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC)
(Protocol 4: memorandum van Overeenstemming tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC) – besluit aangenomen op 20 februari 2024 door middel van de schriftelijke procedure)

DE VOORZITTER

brengt in herinnering dat het besluit over het 'Memorandum van Overeenstemming tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC)' op 20 februari 2024 door de delegaties is aangenomen door middel van de schriftelijke procedure.

2.1.2 Toekenning van de status van erkende non-gouvernementele organisatie bij de CCR
(Protocol 5: Toekenning van de status van erkende non-gouvernementele organisatie bij de CCR)

DE VOORZITTER

geeft aan dat het besluit waarbij het Internationaal Technisch Comité Brandpreventie en -bestrijding (CTIF) de status van erkende non-gouvernementele organisatie bij de CCR wordt toegekend, ter vaststelling voorligt.

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.2 ECONOMISCHE ASPECTEN

2.2.1 Economische situatie in de Rijnvaart

Verslag van de voorzitter van het Economisch Comité (Mw. Bouldouyré, Franse delegatie)

- **Economische situatie in de Rijnvaart voor het jaar 2023**
(Protocol 6: Economische situatie in de Rijnvaart)

DE VOORZITTER VAN HET ECONOMISCH COMITÉ, Mw. BOULDOUYRÉ

presenteert het ontwerpbesluit met betrekking tot het verslag over de 'economische situatie in de Rijnvaart voor het jaar 2023', dat volgens het Economisch Comité van hoge kwaliteit is. Mw. BOULDOUYRÉ geeft aan dat het een eer is om namens Frankrijk het voorzitterschap te bekleden van het Economisch Comité, dat als orgaan verantwoordelijk is voor de periodieke analyse van relevante ontwikkelingen in de economische situatie van de sector. Binnen het comité wordt veel informatie uitgewisseld over Europese initiatieven die gevolgen kunnen hebben voor de economische situatie van de sector en die het vervoer over de binnenwateren kunnen bevorderen, zoals staatssteun, financiële instrumenten van de EIB, taxonomie, PLATINA, enz.

Mw. BOULDOUYRÉ

wijst erop dat de monitoring door het Economisch Comité van des te groter belang is in de periode na de coronacrisis en in een context waarin meer collectieve aandacht moet worden besteed aan het economische model van de sector en de versterking van het bedrijfsleven, om de uitdagingen van de ecologische transitie aan te gaan. Activiteiten op het gebied van de marktobservatie spelen hierin een belangrijke rol en worden regelmatig besproken tijdens de vergaderingen van het comité.

Mw. BOULDOUYRÉ

brengt in herinnering dat de CCR in de Verklaring van Mannheim uitdrukkelijk is verzocht om te streven naar een betere coördinatie van de nationale financieringsprogramma's. De financiering van de energietransitie is nu een regelmatig terugkerend onderwerp op de agenda van de vergaderingen van het Economisch Comité. Dit biedt vertegenwoordigers van het bedrijfsleven de gelegenheid om hun visie op het onderwerp te geven en te berichten over relevante tendensen. Ook het secretariaat en de delegaties kunnen tijdens de vergaderingen verslag uitbrengen over nieuwe ontwikkelingen. Er is besloten om toe te werken naar een Europees subsidieprogramma op maat van de binnenvaartsector. Mw. BOULDOUYRÉ verwelkomt in dit verband het voorstel van het Nederlandse voorzitterschap voor het versturen van een gemeenschappelijke brief namens de delegaties aan DG MOVE, om de discussie met de Europese Unie te structureren.

Mw. BOULDOUYRÉ

benadrukt dat energiebelasting een belangrijk aandachtspunt is voor het Economisch Comité en geeft aan dat de delegaties hebben besloten om te wachten tot de werkzaamheden met betrekking tot de voorgestelde herziening van de energiebelastingrichtlijn zijn afgerond, zodat de gevolgen daarvan voor het belastingregime op de Rijn en de belastingvrijstelling voor in de Rijnvaart verbruikte brandstof in kaart kunnen worden gebracht. Mw. BOULDOUYRÉ dankt de Nederlandse delegatie om deze discussie op gang te hebben gebracht.

Mw. BOULDOUYRÉ

gaat ook in op de werkzaamheden met betrekking tot laagwater, die een herhaaldelijk karakter hebben en in samenwerking met het Comité Infrastructuur en milieu worden verricht. Het Economisch Comité zal bijzondere aandacht blijven besteden aan klimaatverandering en de steeds extremere laagwaterperioden, aangezien deze veranderingen gevolgen hebben voor de exploitatie van schepen en dus de economische situatie van de sector.

Mw. BOULDOUYRÉ

wijst erop dat het Economisch Comité ook het forum bij uitstek is voor de presentatie van onderzoeken over onderwerpen die gevolgen hebben voor de economische situatie van de sector en verwijst daarbij naar de onlangs gepresenteerde onderzoeken naar detentie- en overligkosten, accijnzen en alternatieve brandstoffen in de binnenvaart, en de multimodale veerkracht op het niveau van de Rijncorridor.

Mw. BOULDOUYRÉ

geeft tot slot aan dat het Economisch Comité ook veel overkoepelende onderwerpen behandelt en dat het daarvoor nauw samenwerkt met de Comités DF, IEN en RV. Dankzij deze transversale benadering kan bij projecten die grote structurele uitdagingen vormen, rekening worden gehouden met de gevolgen voor de economische situatie van de sector, zodat met een economisch haalbaar en duurzaam model de volledige capaciteit van de ingezette massavervoersmiddelen kan worden benut. Mw. BOULDOUYRÉ noemt daarbij als voorbeeld de presentatie van het Franse onderzoek naar waterstof.

DE VOORZITTER

geeft aan dat het besluit over de economische situatie in de Rijnvaart voor het jaar 2023 ter vaststelling voorligt en

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.3 SCHIPPERSPATENTEN EN BEMANNING

Verslag van de voorzitter van het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding (Mw. Nethövel-Kathstede, Duitse delegatie)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ SOCIALE ZAKEN, ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN EN BEROEPSOPLEIDING, Mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE,

deelt mee dat het comité sinds de laatste plenaire zitting de werkzaamheden heeft voortgezet die voortvarend van start zijn gegaan onder het Nederlandse voorzitterschap van Mw. VAN DER SMAN. Drie besluiten over zeer concrete resultaten van deze werkzaamheden liggen ter vaststelling voor.

2.3.1 Wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10)
(Protocol 7: wijzigingen van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ SOCIALE ZAKEN, ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN EN BEROEPSOPLEIDING, Mw. NETHÖVEL-KATHSTEDÉ,

presenteert het ontwerpbesluit over de wijziging van hoofdstuk 16 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat betrekking heeft op veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen.

Volgens de huidige Rijnregelgeving is voor het verkrijgen van het kwalificatiecertificaat voor de passagiersvaart een opleiding vereist. Dit is in overeenstemming met de tot nu toe geldende Rijnregelgeving en de gangbare praktijk. Het kwalificatiecertificaat voor de passagiersvaart zal in de toekomst echter ook kunnen worden verkregen door te slagen voor een examen, zonder voorafgaande opleiding. Het zal de lidstaten van de CCR vrij staan om (een van) beide mogelijkheden aan te bieden.

Het doel is het tot stand brengen van een volledige harmonisatie met de Europese beroepskwalificatierichtlijn, die voorziet dat het kwalificatiecertificaat met of zonder opleiding kan worden verkregen. Sommige lidstaten van de CCR hebben de wens geuit om ook voor de Rijnvaart in deze mogelijkheid te voorzien, zodat voor het verkrijgen van CCR-certificaten en Uniecertificaten dezelfde voorwaarden en voorschriften gelden.

Er is geen coördinatieprocedure op EU-niveau vereist, aangezien de wijzigingen alleen bedoeld zijn om de voorschriften in overeenstemming te brengen met die van de Europese beroepskwalificatierichtlijn. De wijzigingen vallen onder het toepassingsgebied van het besluit van de Raad van 29 september 2022 met betrekking tot het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

Het comité stelt voor om de wijzigingen op 1 januari 2025 in werking te laten treden, zodat de CCR-lidstaten voldoende tijd krijgen om deze te implementeren en de harmonisatie van de EU- en CCR-regelgeving zo spoedig mogelijk tot stand kan worden gebracht.

DE VOORZITTER

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.3.2 Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikel 1.02, lid 57) – aanpassing van het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1)
(Protocol 8: wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (artikel 1.02, lid 57) – aanpassing van het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ SOCIALE ZAKEN, ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN EN BEROEPSOPLEIDING, Mw. NETHÖVEL-KATHSTEDÉ,

presenteert het ontwerpbesluit over de wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn om daarin te verwijzen naar de nieuwe editie van de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1). De nieuwe editie van ES-QIN (2024/1) is op 11 april 2024 door CESNI aangenomen.

CESNI heeft tijdens de vergadering op 11 april aanbevolen dat de nieuwe editie van ES-QIN op 1 januari 2025 in werking treedt. De aangepaste verwijzing in het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zal op dezelfde datum van kracht worden.

DE VOORZITTER

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

- 2.3.3 Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) inzake Bijlage 1 – medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model) (Protocol 9: wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (Bijlage 1) – medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model))

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ SOCIALE ZAKEN, ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN EN BEROEPSOPLEIDING, Mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE,

presenteert het ontwerpbesluit over de wijziging van bijlage 1 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, waarin het model is opgenomen van de medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart dat in overeenstemming moet worden gebracht met de voorschriften van ES-QIN. De in ES-QIN vastgelegde standaarden inzake de medische geschiktheid voorzien namelijk in een uitzondering met betrekking tot de criteria inzake het gezichtsvermogen voor houders van een vóór 1 april 2004 afgegeven vaarbewijs. Met deze uitzondering is nu rekening gehouden door een aanvulling van het in bijlage 1 opgenomen model van de medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid.

Er is geen coördinatieprocedure op EU-niveau vereist, aangezien het hier om een afstemming op ES-QIN gaat.

Het comité stelt voor om de wijziging op 1 januari 2025 in werking te laten treden, zodat de CCR-lidstaten voldoende tijd krijgen om deze te implementeren en de afstemming op ES-QIN zo spoedig mogelijk tot stand kan worden gebracht.

DE VOORZITTER

stelt vast dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

- 2.4 VERKEERSREGELS EN INFORMATIEDIENSTEN VOOR DE BINNENVAART OP DE RIJN
Verslag van de voorzitter van het Comité Politierglement (dhr. Körschgen, Zwitserse delegatie) gepresenteerd door Mw. Etter (Zwitserse delegatie)

Mw. ETTER presenteert het verslag van de VOORZITTER VAN HET COMITÉ POLITIEREGLEMENT, dhr. KÖRSCHGEN.

Ze geeft de volgende toelichting bij de werkzaamheden van het Comité Politierglement.

Het Comité Politierglement is op 9 april 2024 bijeengekomen, onder voorzitterschap van de Zwitserse delegatie. Tijdens deze vergadering heeft het comité een breed scala aan onderwerpen besproken in het kader van het nieuwe werkprogramma. Daarbij werden met name de volgende twee belangrijke onderwerpen behandeld:

Implementatie van de routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart

Om bij te dragen aan de uitvoering van de Verklaring van Mannheim heeft het Comité Politierglement in zijn werkprogramma prioriteit gegeven aan het opstellen van de voorschriften voor het gebruik van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart, zoals methanol, waterstof en batterijen (taak IV-24-1, prioriteit I). De werkzaamheden worden over het algemeen gestuurd door de Duitse delegatie, die daarbij wordt ondersteund door het Deutsches Maritimes Zentrum (DMZ).

Het comité heeft tijdens de laatste vergadering in april het voorgestelde tijdschema besproken en besloten om prioriteit te geven aan de werkzaamheden met betrekking tot de voorschriften voor het gebruik van methanol en batterijen, zodat deze op 1 december 2025 van kracht kunnen worden. Doel daarbij is voor consistentie te zorgen met de nieuwe technische voorschriften, die naar verwachting op 1 januari 2026 van kracht zullen worden.

De werkzaamheden met betrekking tot waterstof zijn complex en er moeten nog veel open vragen worden beantwoord. Daarom is voorgesteld dat de voorschriften van het Politiereglement voor vaartuigen die waterstof als brandstof gebruiken, later worden opgesteld en op 1 december 2027 van kracht zouden worden, wat min of meer overeenkomt met de volgende editie van ES-TRIN (editie 2027/1 zal naar verwachting op 1 januari 2028 van kracht worden).

Geautomatiseerd varen staat centraal bij de werkzaamheden van de CCR

Het Comité Politiereglement heeft de eerste resultaten goedgekeurd van de gap-analyse om vast te stellen of in het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aanvullende voorschriften nodig zijn met betrekking tot geautomatiseerd varen. De ervaringen die worden opgedaan met de proefprojecten zijn van doorslaggevend belang om een inschatting te kunnen maken van de leemten in het RPR. Gezien de omvang van de werkzaamheden verdient een gefaseerde aanpak de voorkeur. Het comité heeft het secretariaat verzocht het verslag over de analyse ter informatie voor te leggen aan het Klein Scheepvaartcomité (RN).

Daarnaast heeft het comité het verslag van de Werkgroep Politiereglement over de behandeling van de eerste inhoudelijke vragen over geautomatiseerd varen en op afstand bestuurde vaartuigen besproken en goedgekeurd. Het comité heeft daarbij met instemming kennisgenomen van de voorlopige conclusies en met name van de aanbeveling van de werkgroep om de besprekingen over op afstand bestuurde vaartuigen voort te zetten, uitgaande van de veronderstelling dat het daarbij gaat om vaartuigen met een automatiseringsniveau 0, 1 of 2 en dat er dus niet altijd een dienstdoende schipper aan boord is (aangezien die misschien aan het rusten is). Dit scenario is gezien de huidige proefprojecten het meest waarschijnlijke.

Gelet op de beschikbare tijd, stelt Mw. ETTER voor niet in detail te treden over de andere behandelde onderwerpen en om de drie door het Comité Politiereglement besproken besluiten te presenteren.

2.4.1 Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (Artikel 4.07)
(Protocol 10: verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (Artikel 4.07)

Mw. ETTER presenteert namens dhr. KÖRSCHGEN, VOORZITTER VAN HET COMITÉ POLITIEREGLEMENT,

het ontwerpbesluit dat ertoe strekt om op grond van artikel 1.22a van het RPR de voorschriften van artikel 4.07, derde lid, derde volzin, die op 30 november 2024 aflopen, nogmaals te verlengen.

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

- 2.4.2 Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen (artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid)
(Protocol 11: definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen (artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid))

Mw. ETTER presenteert namens dhr. KÖRSCHGEN, VOORZITTER VAN HET COMITÉ POLITIEREGLEMENT,

het ontwerpbesluit over de wijziging van het RPR met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen. Voorheen moesten de boordlichten ten minste 1 m achter het toplicht worden gevoerd: ze konden dus op het voorschip of het achterschip worden gevoerd. Als de boordlichten op het voorschip worden gevoerd, kunnen schippers van andere schepen de volledige lengte van het schip 's nachts niet meer onderscheiden. Dit kan bepaalde manoeuvres bemoeilijken, zoals het in- en uitvaren van havens of het ontmoeten in een engte. Het is daarom wenselijk dat deze boordlichten altijd op het achterschip worden gevoerd. Met de tijdens de plenaire zitting aangenomen wijziging wordt dus expliciet verplicht gesteld dat de boordlichten op het achterschip worden gevoerd. Er is echter ook een aantal uitzonderingen op dit voorschrift voorzien: zo geldt het voorschrift niet voor schepen die zijn bestemd voor het vervoer van passagiers, pleziervaartuigen en (replica's) van traditionele vaartuigen. Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2026, waardoor voldoende tijd wordt geboden om de betrokken vaartuigen aan te passen.

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

- 2.4.3 Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – meldplicht (artikel 12.01, eerste, tweede en negende lid)
(Protocol 12: definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – meldplicht (artikel 12.01, eerste, tweede en negende lid))

Mw. ETTER presenteert namens dhr. KÖRSCHGEN, VOORZITTER VAN HET COMITÉ POLITIEREGLEMENT,

het ontwerpbesluit over de wijziging van het RPR om rekening te houden met de uitbreiding van de elektronische meldplicht, die vanaf 2010 gefaseerd is ingevoerd. Het elektronisch melden vereenvoudigt de gegevensuitwisseling tussen de schepen en de verkeerscentrales, en maakt een beter verkeers- en calamiteitenmanagement mogelijk. De nieuwe uitbreiding geldt voor schepen met een lengte van meer dan 86 m die over een of meer laadruimen voor het vervoer van goederen beschikken. Zij geldt ook voor schepen die voor de voortstuwing een andere energiebron dan gasolie gebruiken (bijvoorbeeld methanol, gasvormig waterstof of accumulatoren met een totaal vermogen van meer dan 500 kwh). De bevoegde autoriteiten kunnen op grond van deze wijziging een uitzondering op de meldplicht toestaan voor dagtochtschepen. Deze wijziging wordt van kracht op 1 december 2026. In de tijd tussen nu en dan zal er in verschillende fasen een communicatiecampagne worden gevoerd om het bedrijfsleven te informeren en in staat te stellen zich zo goed mogelijk voor te bereiden, zodat de overgang zo soepel mogelijk verloopt.

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE MOEZELCOMMISSIE, dhr. NILLES,

informeert de vergadering over de activiteiten van de Moezelcommissie inzake de toelating van een geautomatiseerde veerpont.

2.5 TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR SCHEPEN

Verslag van de voorzitter van het Comité Reglement van onderzoek (Dhr. Turf, Belgische delegatie)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ REGLEMENT VAN ONDERZOEK, dhr. TURF,

geeft aan dat het Comité Reglement van onderzoek sinds de plenaire vergadering van december vorig jaar eenmaal heeft vergaderd, namelijk op woensdag 10 april.

- Wijziging van het ROSR – Europese scheepsrompendatabank (EHDB)

Het Comité RV heeft opnieuw zijn steun uitgesproken voor de aanneming van een besluit dat ervoor moet zorgen dat de regelgevingskaders van de CCR en de EU met betrekking tot de Europese scheepsrompendatabank (EHDB) op elkaar worden afgestemd. Het doel van deze wijziging is bij te dragen tot de goede werking van de Europese scheepsrompendatabank, door de gegevens met betrekking tot Certificaten van Onderzoek (meer dan de helft van de vloot in Europa) door te geven. Aangezien er tot op heden nog geen standpunt is ingenomen door de Europese Raad op basis van de coördinatieprocedure, kan het CCR-besluit tot wijziging van het ROSR vandaag niet worden aangenomen. De EU-lidstaten van de CCR en Zwitserland kunnen alleen maar hopen dat het besluit tijdens de volgende plenaire vergadering kan worden aangenomen.

- Overzicht van innovatieve schepen

- Het CCR-secretariaat heeft het geactualiseerde overzicht van de innovatieve schepen gepresenteerd en heeft tevens de analyse die het gemaakt heeft voor opname in het jaarlijkse observatierapport toegelicht. Het Comité RV kan zich vinden in de analyse van het secretariaat, maar stelt volgende aanpassingen voor:
- in het overzicht dient geen melding gemaakt te worden van de projecten die geannuleerd zijn (het secretariaat kan echter dit soort gegevens blijven vergaren voor intern gebruik);
- er zou een duidelijker onderscheid gemaakt kunnen worden tussen nieuwgebouwde schepen en retrofits.
- Het Comité RV stemt er tevens mee in de analyse met de genoemde wijzigingen op de website van de CCR te publiceren in afwachting van een publicatie van het overzicht van de innovatieve schepen op de website van de CCR.

- Inhoud van de documenten voor het aanvragen van een aanbeveling

Het CCR-secretariaat heeft recent vragen ontvangen over de inhoud van het dossier voor het aanvragen van een aanbeveling op grond van artikel 2.20 van het ROSR. Op basis hiervan heeft het Comité RV besloten de informatie over het dossier voor het aanvragen van een aanbeveling te publiceren met de door de Zwitserse en Duitse delegatie voorgestelde aanvullingen.

2.5.2 Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) – aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)

(Protocol 13: definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) – aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB) – geen besluit)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ REGLEMENT VAN ONDERZOEK, dhr. TURF,

legt uit dat dit punt is behandeld in het kader van zijn verslag over de werkzaamheden van het Comité Reglement van onderzoek.

2.6 GEAUTOMATISEERD VAREN

- Verslag van de voorzitter van het Klein Scheepvaartcomité (RN) (dhr. Turf, Belgische delegatie)
(Protocol 14: geautomatiseerd varen – geen besluit)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ REGLEMENT VAN ONDERZOEK, dhr. TURF,

brengt verslag uit over de werkzaamheden van het Klein Scheepvaartcomité.

Het Klein Scheepvaartcomité heeft voor de eerste keer vergaderd onder het voorzitterschap van de Belgische delegatie, met een nieuw werkprogramma voor 2024-2025. Daarbij is een breed scala aan onderwerpen behandeld. De belangrijkste punten kunnen als volgt worden samengevat.

Na de vaststelling van de eerste drie aanbevelingen tijdens de plenaire zitting van de CCR in het najaar van 2023 heeft het Klein Scheepvaartcomité in april het eerste evaluatieverslag over de proefprojecten van SEAFAR besproken. Dit evaluatieverslag heeft betrekking op het duwstel PRIVILEGE en het motorschip PERSEVERANCE. De proefvaarten met het duwstel REINHOLD DEYMANN hebben omwille van economische redenen nog niet kunnen plaatsvinden.

De besprekingen over de aanbevelingsprocedure zijn echter al aan de gang in het Klein Scheepvaartcomité: er zij op gewezen dat de bevoegde autoriteiten momenteel ook andere proefprojecten onderzoeken, die naar verwachting in het najaar van 2024 aan het Comité RN kunnen worden voorgelegd.

Parallel hieraan heeft het Klein Scheepvaartcomité zich gebogen over het voorstel van de Duitse delegatie voor een gestandaardiseerd evaluatieverslag over verleende ontheffingen voor proefprojecten, dat kan dienen voor verdere werkzaamheden. De besprekingen lopen en zullen in juli worden voortgezet.

Daarnaast heeft het Klein Scheepvaartcomité het voorstel besproken voor een overzicht van de voorschriften die gelden voor de afstandsbesturingscentrale (ABC) en interactie met het schip. Deze belangrijke overkoepelende werkzaamheden hebben tot doel een gestructureerd beeld te geven van besturing op afstand om dit concept globaal te kunnen benaderen en daarna op basis van een gemeenschappelijk begrip een gedifferentieerde beoordeling te kunnen maken van de noodzaak van regelgevende maatregelen. Tegen deze achtergrond heeft het Klein Scheepvaartcomité zich ook gebogen over de voorstellen van de Belgische delegatie met betrekking tot de te gebruiken terminologie, wat een belangrijk punt is.

Voorts heeft de Nederlandse delegatie het rapport gepresenteerd van het Asser-instituut in Den Haag over de harmonisatie van de definities en de modernisering van de concepten in de verschillende internationale binnenvaartreglementen in het licht van de ontwikkeling van geautomatiseerd varen.

Er zij tot slot op gewezen dat het Klein Scheepvaartcomité de werkzaamheden zal voortzetten met betrekking tot het vastleggen van de terminologie en het in kaart brengen van proefprojecten op het gebied van geautomatiseerd varen, die zijn opgenomen in een overzicht dat online beschikbaar is.

Daarbij dient ook te worden opgemerkt dat dankzij de inzet van alle delegaties een goede samenwerking in het Klein Scheepvaartcomité tot stand kon worden gebracht.

De volgende vergadering van het Klein Scheepvaartcomité zal op uitnodiging van de Belgische delegatie op 2 juli plaatsvinden in Antwerpen. Deze vergadering wordt voorafgegaan door een bezoek aan het Shore Control Center van SEAFAR in Antwerpen op 1 juli. De Belgische delegatie nodigt de leden van andere belangstellende comités en werkgroepen van harte uit om deel te nemen aan dit bezoek, en de vergadering van het Comité RN bij te wonen.

2.7 VRAAGSTUKKEN IN VERBAND MET DE RIJN ALS VAARWEG

- Verslag van de voorzitter van het Comité Infrastructuur en milieu (dhr. Ten Broeke, Nederlandse delegatie)

DE VOORZITTER VAN HET COMITÉ INFRASTRUCTUUR EN MILIEU, dhr. TEN BROEKE,

deelt mee dat het Comité Infrastructuur en milieu is bijeengekomen op 9 april 2024 voor een gewone vergadering van een halve dag, en op 11 april 2024 voor een gezamenlijke vergadering met het Economisch Comité en het Comité Reglement van onderzoek. Hij geeft aan dat het comité met name de volgende onderwerpen heeft behandeld die van belang zijn voor de Rijnvaart:

- ligplaatsen: dit is een belangrijk onderwerp, waaraan het comité al lange tijd werkt. De beschikbaarheid van ligplaatsen heeft gevolgen voor het gebruik van de Rijn als vaarweg. Daarom moet de extra behoefte aan ligplaatsen worden vastgesteld. Daarbij moet rekening worden gehouden met verschillende factoren, waaronder de verkeersintensiteit, de afmetingen en de exploitatiewijzen van de schepen, en de samenstelling van de vloot. Er zijn echter nog niet voldoende statistieken beschikbaar om de door het comité overeengekomen berekeningswijze toe te passen, waardoor de werkzaamheden vertraging oplopen.
- uitrusting van ligplaatsen met walstroom: op 29 mei 2024 heeft op de zetel van de CCR een workshop plaatsgevonden in het kader van het Europese SPIES-project, waaraan vertegenwoordigers van met name de lidstaten van de CCR hebben deelgenomen. Uit de resultaten van de workshop is gebleken dat verdere standaardisatie nodig is, bijvoorbeeld met betrekking tot de vermogensklassen, de plaats waar de stroomkasten zijn opgesteld en het gebruik van kabels.
- toekomstige uitdagingen: het comité is bezig met het opstellen van een verslag over de toekomstige eisen aan de Rijn als vaarweg. Daarvoor werkt het nauw samen met de ICBR en de CHR, onder meer in het kader van het onderzoek naar de gevolgen van de klimaatverandering en laagwaterperioden voor de Rijn. Mogelijke maatregelen kunnen worden gebundeld in een masterplan voor de Rijn.
- reparatiewerkzaamheden aan de sluis van Iffezheim: er wordt een zeer ambitieus tijdschema gevolgd voor de werkzaamheden, die eind 2024 zouden moeten zijn voltooid.

Dhr. TEN BROEKE

presenteert de volgende drie ontwerpbesluiten over bouwmaatregelen:

- uitbreiding van de bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen van de watersportclub Altenheim (Altenheimer Wassersportclub AWSC) bij Rijnkilometer 283,700, aan de rechteroever;
- bouw van voorzieningen voor de lozing van grondwater bij Vogelgrun en Geiswasser op de Oberrhein bij Rijnkilometer 218,400 en 224,500;
- verlaging van het waterniveau in de stuwpanden in de Oberrhein tussen Straatsburg en Marckolsheim, Rijnkilometer 225 tot 288.

Hij geeft aan dat het comité deze maatregelen heeft besproken en tot de conclusie is gekomen dat deze geen bezwaren opleveren voor de scheepvaart. Daarbij wijst hij erop dat gedurende de tijd dat het waterniveau in de stuwpanden tussen Straatsburg en Marckolsheim wordt verlaagd de gegarandeerde vaargeuldiepte slechts 2 m zal bedragen. Dit is hinderlijk voor de doorgaande scheepvaart, maar deze onderhoudswerkzaamheden zijn absoluut noodzakelijk voor de stuwpanden.

Dhr. TEN BROEKE

presenteert de volgende twee regelmatig terugkerende ontwerpbesluiten met betrekking tot:

- de ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts in 2023;
- maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn.

Hij deelt mee dat het comité deze ontwerpbesluiten heeft besproken en heeft vastgesteld dat voldaan is aan de op grond van het verdrag tussen Duitsland en Frankrijk overeengekomen eisen aan de waterstand in de sector van de sluis bij Iffezheim.

2.7.2 Uitbreiding van de bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen van de watersportclub Altenheim (Altenheimer Wassersportclub AWSC) bij Rijnkilometer 283,700, aan de rechteroever (Protocol 15: uitbreiding van de bestaande drijvende inrichting voor kleine schepen van de watersportclub Altenheim (Altenheimer Wassersportclub AWSC) bij Rijnkilometer 283,700, aan de rechteroever)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.7.3 Bouw van voorzieningen voor de lozing van grondwater bij Vogelgrun en Geiswasser op de Oberrhein bij Rijnkilometer 218,400 en 224,500 (Protocol 16: bouw van voorzieningen voor de lozing van grondwater bij Vogelgrun en Geiswasser op de Oberrhein bij Rijnkilometer 218,400 en 224,500)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.7.4 Verlaging van het waterniveau in de stuwpannen in de Oberrhein tussen Straatsburg en Marckolsheim, Rijnkilometer 225 tot 288 (Protocol 17: verlaging van het waterniveau in de stuwpannen in de Oberrhein tussen Straatsburg en Marckolsheim, Rijnkilometer 225 tot 288)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.7.5 Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (Protocol 18: maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

- 2.7.6 Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts – vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim – waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2023
(Protocol 19: ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts – vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim – waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2023)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

- 2.8 KENNISNEMINGEN VAN DE INWERKINGTREDING IN DE LIDSTATEN VAN DOOR COMITÉS EN WERKGROEPEN GENOMEN BESLISSINGEN, EVENALS KENNISNEMINGEN VAN HET NIET-VERLENGEN VAN TIJDELIJKE VOORSCHRIFTEN
(Protocol 20: kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften)

- 2.9 BEGROTING EN BEHEER
Verslag van de voorzitter en het secretariaat

DE VOORZITTER

brengt verslag uit over de werkzaamheden van het Comité voor de Begroting.

- 2.9.1 Goedkeuring van de jaarrekeningen 2023 van de Centrale Commissie
(Protocol 21: goedkeuring van de jaarrekeningen 2023 van de Centrale Commissie)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

- 2.9.2 Begroting van de Centrale Commissie voor 2025
(Protocol 22: begroting van de Centrale Commissie voor 2025)

DE VOORZITTER

stelt voor om de begroting tijdens de plenaire najaarszitting van 2024 te bespreken.

- 2.9.3 Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2023
(Protocol 23: goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2023)

DE VOORZITTER

stelt vast dat er geen nadere opmerkingen zijn en dat de delegaties het besluit kunnen aannemen.

2.10 DIVERSEN

(Protocol 24: diversen – geen besluit)

3. DEEL II: DIVERSE MEDEDELINGEN EN PUNTEN TER INFORMATIE

3.1 Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten

(Protocol 25: mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten)

DE VOORZITTER

geeft het woord aan de vertegenwoordiger van de Europese Commissie.

DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE EUROPESE COMMISSIE, dhr. LEZAIC,

dankt de lidstaten van de CCR voor het steunen van de inspanningen om in de Raad tot een compromis te komen over de herziening van de richtlijn betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (RIS-richtlijn). De Commissie betreurt echter het gebrek aan ambitie bij de lidstaten met betrekking tot de uitbreiding tot alle rivieren van het TEN-V-netwerk.

De Commissie is ook van mening dat nog iets meer had kunnen worden gedaan voor de harmonisatie van de bescherming van RIS-gebruikers in heel Europa en de integratie van de binnenvaart in de logistieke keten.

Verder deelt hij mee dat de aanbesteding voor het volgende dienstverleningscontract wordt voorbereid en naar verwachting eind juni/begin juli zal worden bekendgemaakt, waarbij de offertes ten laatste begin september moeten worden ingediend. Het nieuwe contract zal eind maart 2025 ingaan.

Tot slot verontschuldigt de Commissie zich voor het feit dat de interne discussie over de wijziging van het ROSR zo lang heeft geduurd. Er wordt gewerkt aan een oplossing die de termijnen en de administratieve lasten in het kader van de coördinatieprocedure op het niveau van de EU zal verminderen.

3.2 Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

- Verslag van de plaatsvervangend voorzitter van CESNI (dhr. Röthlingshöfer, Zwitserse delegatie)
(Protocol 26: werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) – geen besluit)

DE PLAATSERVANGEND VOORZITTER VAN HET EUROPEES COMITÉ VOOR DE OPSTELLING VAN STANDAARDEN VOOR DE BINNENVAART (CESNI), dhr. RÖTHLINSHÖFER,

brengt verslag uit over de laatste vergadering van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) die op 11 april 2024 heeft plaatsgevonden.

Wat betreft de werkzaamheden op het gebied van de technische voorschriften voor schepen heeft CESNI een toelichting bij de editie 2023/1 van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) aangenomen. ES-TRIN 2023/1 is op 1 januari 2024 van kracht geworden. De toelichting is in mei 2024 op de website van CESNI gepubliceerd. In de toelichting wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen in de editie 2023/1 in vergelijking met de editie 2021/1 en wordt uitgelegd waarom deze wijzigingen zijn aangebracht. De wijzigingen hebben onder andere betrekking op passagiersschepen, de verzameling van huishoudelijk afvalwater, brandstoffen met een laag vlampunt en brandstofcellen. De toelichting is in de eerste plaats bestemd voor de Commissies van Deskundigen die de schepen moeten inspecteren, maar kan ook handig zijn voor scheepswerven, scheepseigenaren of leveranciers van scheepsuitrustingen.

CESNI heeft zich tijdens de vergadering ook gebogen over de ontwerptekst voor ES-TRIN 2025/1 en de in dit verband nog openstaande vragen. De goedkeuring van de standaard zal op de agenda staan van de volgende vergadering van CESNI, die gepland staat op 17 oktober 2024. De belangrijkste wijzigingen in vergelijking met de editie 2023/1 betreffen de voorschriften voor de opslag en het gebruik van methanol, elektrische voortstuwingssystemen en het gebruik van aluminium of glasvezelversterkt kunststof voor de bouw van passagiersschepen.

Wat betreft de werkzaamheden op het gebied van de beroepskwalificaties heeft CESNI de nieuwe editie van de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1) aangenomen. Deze editie zal op 1 januari 2025 van kracht worden. De belangrijkste wijziging is de versterking van de opleiding op managementniveau. Het doel is om de schippers beter voor te bereiden op het varen en manoeuvreren in de nabijheid van zeeschepen. Daarom werden in de standaarden de vereiste competenties vastgelegd voor het varen in zones waar zowel zee- als binnenschepen onderweg zijn. De wijzigingen in de competentiestandaarden leiden niet tot wijzigingen in het praktijkexamen. Ook hier heeft CESNI besloten een toelichting te publiceren, om beter inzichtelijk te maken welke wijzigingen er zijn aangebracht in ES-QIN sinds de laatste editie, die van 2019 dateert. In deze toelichting wordt ten behoeve van de sector en de stakeholders uitgelegd waarom deze wijzigingen zijn aangebracht en welke gevolgen zij hebben.

Daarnaast heeft CESNI richtsnoeren aangenomen waarin de competenties zijn vastgelegd die nodig zijn voor het varen met schepen die alternatieve technologieën gebruiken. Deze richtsnoeren vormen een eerste stap en hebben betrekking op het gebruik van een stroomvoorziening en van methanol voor de voortstuwing. Ze zijn gericht op gespecialiseerde personen (aan boord en/of aan de wal) die op de hoogte moeten zijn van de risico's bij het gebruik van deze nieuwe technologieën. Voor schepen die zijn uitgerust met een stroomvoorziening voor de voortstuwing hebben de deskundigen van CESNI vooral gekeken naar lithium-ion-batterijen, waarbij zij de volgende risico's in kaart hebben gebracht: brand door een 'thermal runaway', vrijkomende gassen, elektrische risico's en onjuiste aansluitingen. Bij het opstellen van de richtsnoeren is ook met een aantal andere aspecten rekening gehouden, zoals onderhoudstaken die uitbesteed worden of risico's bij het omgaan met verwisselbare batterijen. Voor methanol bestaan de risico's uit de toxiciteit, de mogelijke milieuschade en de hogere ontvlambaarheid in vergelijking met gasolie. De richtsnoeren zijn in de eerste plaats bedoeld voor opleidingsinstituten en scholen die studenten opleiden in nieuwe technologieën. Ze kunnen ook handig zijn voor scheepseigenaren en verzekeringsmaatschappijen, die mogelijk ook eisen hebben ten aanzien van bemanningsleden. In een later stadium zouden deze richtsnoeren verder kunnen worden ontwikkeld tot standaarden van CESNI.

De richtsnoeren zijn in mei 2024 op de website van CESNI geplaatst, terwijl ES-QIN 2024/1 en de toelichting in januari 2025 zullen worden gepubliceerd.

Wat betreft de werkzaamheden op het gebied van de informatietechnologieën heeft CESNI de ontwerptekst voor de [editie 2025/1 van ES-RIS](#), de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, besproken. Het is de bedoeling dat ES-RIS 2025/1 tijdens de vergadering van CESNI in oktober samen met ES-TRIN 2025/1 wordt aangenomen. De derde editie van ES-RIS bevat verschillende wijzigingen waardoor informatie over met name de waterstanden of ligging van boeien op dynamische wijze kan worden weergegeven op Inland ECDIS-apparaten. Deze informatie wordt in real time door Inland AIS-apparaten doorgegeven. In de nieuwe editie zijn nu ook procedures voorzien om elektronische navigatiekaarten voor de binnenvaart te valideren en ervoor te zorgen dat ze op alle Inland ECDIS-apparaten goed functioneren. De berichten aan de scheepvaart zijn gedeeltelijk vereenvoudigd en gemoderniseerd (het aantal standaardberichten werd gereduceerd en er is een mechanisme ingevoerd om bepaalde informatie automatisch te vertalen). Wat de elektronische meldingen betreft, is het ERINOT-bericht eveneens gemoderniseerd, met één enkel berichtformaat, dat actueler en gemakkelijker te gebruiken is. Dankzij dit formaat kan ook meer informatie worden verstrekt die de veiligheid van het vaarwegbeheer ten goede komt, bijvoorbeeld of een schip voor de voortstuwing gebruik maakt van alternatieve energie.

3.3 Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 6 december 2023
(Protocol 27: goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 6 december 2023)

DE VOORZITTER

deelt mee dat het besluit over het verslag van de plenaire zitting van 6 december 2023 zonder nadere opmerkingen wordt aangenomen.

3.4 Presentaties over de aanpassing van de Rijninfrastructuur aan de klimaatverandering

3.4.1 Duitse initiatieven
(Protocol 28: Duitse initiatieven – geen besluit)

DE DUITSE COMMISSARIS, dhr. GREWE

geeft eerst wat algemene informatie.

De Duitse klimaatadaptatiestrategie vormt het algemene kader voor het beleid inzake adaptatie aan de gevolgen van de klimaatverandering in Duitsland. De strategie wordt regelmatig bijgesteld en aangepast op basis van nieuwe wetenschappelijke inzichten. Het doel daarbij is de kwetsbaarheid voor en gevolgen van klimaatverandering te verminderen en het aanpassingsvermogen te vergroten.

Eind 2023 is in Duitsland de klimaatadaptatiewet aangenomen, waarin het strategische kader voor de adaptatie aan de gevolgen van klimaatverandering op alle beleidsniveaus is vastgelegd. Op basis van dit kader wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe strategie voor preventieve adaptatie, met concrete en meetbare doelstellingen. Een eerste ontwerp tekst voor het hoofdstuk over de adaptatie van waterwegen aan de gevolgen van laagwaterperioden is al enige tijd geleden verspreid binnen het Comité Infrastructuur en milieu.

Klimaateffect- en risicoanalyse hangt ook nauw samen met de adaptatiestrategie. Wat de klimaatrisico's betreft, hebben de uitgevoerde analyses aangetoond dat laagwater tot een grotere verslechtering van de scheepvaartomstandigheden leidt dan hoogwater. Dit komt doordat beperkingen van de scheepvaart bij hoogwater over het algemeen van kortere duur zijn en daarom minder economische gevolgen hebben dan beperkingen bij laagwater.

In 2023 is ook de nationale waterstrategie aangenomen. Deze strategie en het bijbehorende actieprogramma leggen de basis voor duurzaam beheer van waterbronnen. Een van de tien strategische actiepunten is de 'ontwikkeling van klimaatadaptatieve waterinfrastructuur – bescherming tegen extreme verschijnselen en het garanderen van de watervoorziening'. Ook klimaatadaptatieve waterwegen komen daarbij aan bod.

Dhr. GREWE gaat vervolgens in op de klimaatadaptatiestrategie voor de Rijn als vaarweg en het bijbehorende actieplan 'Laagwater Rijn', dat door het Bondsministerie voor Verkeer is opgezet in samenwerking met het binnenvaartbedrijfsleven en een aantal grote industriële bedrijven in het Rijngebied. Hij belicht daarbij de volgende acht actiepunten.

Actiepunt: betere voorspellingen van de waterstanden

Het Duitse federale bureau voor hydrologie (Bundesanstalt für Gewässerkunde – BfG) maakt sinds 2022 voor bepaalde meetpunten aan de Rijn voorspellingen van de waterstanden over een periode van veertien dagen. De voorspellingen bevatten de dagwaarden van de waterstanden en de waarschijnlijkheid ervan.

Er zijn nu ook voorspellingen over een periode van zes weken beschikbaar voor de Rijn. Hierdoor kan de scheepvaart de beladingsgraad van de schepen voor de betrokken vaarroutes nog nauwkeuriger berekenen. Tot zover het eerste actiepunt.

Actiepunt: oprichting van een basisdienst 'Klimaat en water'

In het kader van de genoemde Duitse klimaatadaptatiestrategie is een basisdienst 'Klimaat en water' opgericht. Deze dienst verstrekt hoogwaardige databanken met wetenschappelijk onderbouwde gegevens over klimaatverandering en de gevolgen daarvan.

De basisdienst, die beschikbaar is voor alle Duitse waterwegen, is bekend onder de naam 'WSV-Climate-Proofing'. De Duitse waterwegbeheerder en scheepvaartautoriteit (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) onderneemt hiermee concrete stappen om in planningsprocessen en nieuwe projecten systematisch rekening te houden met klimaatverandering.

Tot zover het tweede actiepunt van het actieplan 'Laagwater Rijn'.

Actiepunt: verstrekking van gegevens over de vaarwegdiepte aan schippers

Met dit actiepunt wil de Duitse waterwegbeheerder en scheepvaartautoriteit (WSV) ervoor zorgen dat in de toekomst gegevens over de vaarwegdiepte in de elektronische navigatiekaart voor de binnenvaart (IENC) worden opgenomen. Het proces voor het invoeren van een laag met diepte-informatie in de IENC wordt in het kader van een proefproject getest op drie Rijntrajecten. Er wordt beoogd om dit uit te breiden naar het hele Duitse deel van de Rijn, zodat met name bij laagwater gegevens over de beschikbare vaarwegdiepte aan de schippers kunnen worden verstrekt.

Actiepunt: aanpassing van vervoersconcepten

De langs de Rijn gelegen industriële bedrijven hebben maatregelen genomen om zich voor te bereiden op extreme laagwaterperioden. Zo is in de contracten met scheepvaartondernemingen bijvoorbeeld voorzien dat bij laagwater aanzienlijk meer binnenschepen kunnen worden ingezet die aangepast zijn om bij laagwater te varen, waarbij ook de op- en overslagcapaciteit is uitgebreid.

De bouw van een eerste aantal schepen dat is aangepast om bij laagwater te varen, is afgerond en deze schepen zijn door verladers (bijvoorbeeld BASF) en het binnenvaartbedrijfsleven (bijvoorbeeld HGK Shipping) in gebruik genomen; inmiddels worden meer aangepaste schepen gebouwd. Het doel is om het aantal schepen dat is aangepast om bij laagwater te varen verder uit te breiden.

Actiepunt: versneld uitvoeren van infrastructuurprojecten aan de Middenrijn en de Duitse Nederrijn

Hier moeten twee zeer belangrijke en prioritaire projecten voor de uitbreiding van de infrastructuur aan de Middenrijn en de Duitse Nederrijn worden genoemd. Deze twee projecten zullen bijdragen aan het beperken van de gevolgen van laagwaterperioden. Voor het project aan de Middenrijn is een commissie in het leven geroepen die een aantal waardevolle oplossingen in kaart heeft gebracht om de uitvoering van het project en de bijbehorende maatregelen te versnellen. De meest veelbelovende oplossingen om het proces te versnellen zijn al geïmplementeerd. Er is een grote wervingscampagne gestart om het projectteam te versterken, en de projectprocessen zijn geoptimaliseerd om te zorgen voor meer responsiviteit en efficiëntie in de organisatie van het project.

Actiepunt: gelegenheidswet (Maßnahmegesetz)

Als mogelijke oplossing voor een versnelde projectuitvoering is ook voorgesteld dat voor de goedkeuring van bijvoorbeeld infrastructuurprojecten aan de Middenrijn geen planologisch besluit meer vereist zou zijn en dat dergelijke projecten ook bij wet zouden kunnen worden goedgekeurd. Dit heeft echter de vraag doen rijzen naar de conformiteit met het Europese recht, waardoor is afgezien van dit voorstel. Voor vergunningen voor infrastructuurprojecten aan de Middenrijn geldt dus nog steeds de klassieke goedkeuringsprocedure.

Actiepunt: onderzoek naar oplossingen op het gebied van waterbouw en watermanagement

Voor dit actiepunt is bewust gekozen voor een minder voor de hand liggende, innoverende benadering. Het Duitse federale instituut voor waterbouwkunde (Bundesanstalt für Wasserbau – BAW) en het Duitse federale bureau voor hydrologie (Bundesanstalt für Gewässerkunde – BfG) voeren momenteel op basis van hypothetisch onderzoek uit 2022 grondige studies uit naar waterbouwkundige en waterhuishoudkundige oplossingen. De studies naar waterhuishoudkundige oplossingen richten zich op het gebruik van het opslagvolume van bestaande stuwdammen, (stuw)meren en stuwpanden in het Rijnstroomgebied, om het waterpeil in de Rijn bij laagwater te verhogen. Het idee is om tijdens extreme laagwaterperioden de waterstand kunstmatig te verhogen, waardoor de scheepvaartomstandigheden tijdelijk zouden verbeteren. Er is in dit kader een deskundigengroep opgericht met vertegenwoordigers van verschillende organisaties (de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijnstroomgebied, de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn en de Internationale Commissie ter Bescherming van het Bodenmeer). Deze deskundigengroep zal de studies, die naar verwachting in 2025 zullen worden afgerond, ondersteunen.

De studies naar waterbouwkundige oplossingen richten zich op de ontwikkeling van een laagwatercorridor. Daaronder verstaat men een binnen de vaargeul gelegen zone, waar, in vergelijking met de aan de scheepvaart ter beschikking gestelde vaargeul, een grotere, door de scheepvaart te gebruiken diepte ter beschikking wordt gesteld, gebruikmakend van reeds beschikbare grotere dieptes over een smallere breedte. Dit zou bestempeld kunnen worden als een soort 'noodvaargeul' om tijdens extreme laagwaterperioden een zekere, zij het meer beperkte goederenverzorging te kunnen waarborgen, waarbij het scheepvaartverkeer wellicht iets minder soepel zal verlopen.

Sociale dialoog

Het doel is hier het bevorderen van de uitwisseling van technische standpunten met de belanghebbenden langs de Rijn

- vanuit een grensoverschrijdende benadering, met name in het kader van de samenwerking binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,
- en van technische discussies over de gevolgen van extreme laagwaterperioden voor de verschillende belanghebbenden en over de maatregelen die nodig zijn om deze gevolgen tegen te gaan.

Tot slot moet erop worden gewezen dat sommige van de gepresenteerde maatregelen ook een gunstig effect hebben bij hoogwater, zoals de voorspelling van waterstanden en het uitbreiden van de opslagcapaciteit door industriële bedrijven. Op dit moment hebben we bijvoorbeeld te maken met wateroverlast in Zuid-Duitsland, wat ook gevolgen heeft voor de waterwegen. De gevolgen van de huidige wateroverlast in Zuid-Duitsland zijn echter goed onder controle voor de bondswaterwegen (Donau, Duitse Bovenrijn, Neckar).

3.4.2 Prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap

(Protocol 29: prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap – geen besluit)

EEN DESKUNDIGE VAN DE NEDERLANDSE DELEGATION, Mw. SCHILLEMANS,

geeft een presentatie over de inzet van Nederland voor klimaatadaptieve vaarwegen.

Mw. Schillemans legt uit dat zij werkzaam is als beleidsmedewerker bij het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zij houdt zich onder andere nationaal en internationaal bezig met de opgave van klimaatadaptieve vaarwegen.

In Nederland loopt onder andere het Programma Klimaatbestendige Netwerken. Dit programma omvat alle netwerken in beheer van de overheid te weten: Hoofdvaarwegennetwerk, Hoofdwaternetwerk en Spoornetwerk. In het kader van dit programma wordt nauw samengewerkt met collega's van Rijkswaterstaat binnen het team "Klimaatbestendige Netwerken - HVWN".

Met dit programma wordt toegewerkt naar het bestendig maken van de netwerken tegen weersextremen als gevolg van klimaatverandering.

Een van de netwerken is het Hoofdvaarwegennetwerk (HVNW). Voor het HVNW werken beleid en Rijkswaterstaat nauw samen:

- Door middel van Stresstesten worden kwetsbaarheden en mogelijke knelpunten voor de bevaarbaarheid in kaart gebracht.
- De stresstesten zijn per thema (zoals droogte, hitte, hoogwater) en vormen zo het startpunt voor de interne en externe risicodialogen.
- Het uitvoeren van stresstesten is een cyclisch proces met iedere vier jaar een update.
- De resultaten van stresstesten zijn verwerkt in een eerste Uitvoeringsagenda uit 2022. Deze agenda is de eerste in een reeks en geeft een eerste inzicht in de klimaatbestendigheid van de netwerken in Nederland waaronder het HVWN.
- In 2026 volgt een nieuwe uitvoeringsagenda. Hiervoor vinden in 2024 en in 2025 nieuwe stresstesten en risicodialogen plaats.
- Deze cyclus is bedoeld om te komen tot mogelijke klimaatadaptieve maatregelen en uiteindelijk beleid.
- Het doel van te maken beleid is: bevaarbare vaarwegen óók met klimaatverandering.

Er wij op gewezen dat het hier om een onderzoekende fase gaat. Over uiteindelijke mogelijke maatregelen zijn nog GEEN besluiten genomen.

De laatste klimaatscenario's van de IPCC wijzen erop dat extreem weer zoals periodes van droogte of juist veel water vaker en langer zal voorkomen.

Hoe daar mee om te gaan en tot een klimaatbestendig netwerk te komen is een groeiproces zowel qua proces als qua inhoud. Dit is niet van de ene op de andere dag gerealiseerd.

Nederland heeft zoals gezegd stresstesten uitgevoerd om de impact van klimaatverandering op de vaarwegen en binnenvaart te onderzoeken.

Als bedreigingen voor vaarwegen en binnenvaart kunnen worden genoemd:

- Lage waterafvoeren (*Low water discharge*)
- Bodemerrosie van het rivierbed (*River bed erosion*)
- Hoge waterafvoeren / brughoogte (*High water levels – bridge clearance*)
- Hitte - beweegbare bruggen (*Heat – movable bridges*)
- Watertekort en optredende verzilting (*Water shortage and salinization (main cause: salt water intrusion)*)
- Stabiliteit kunstwerken (*Structural stability*)
- Extreem weer (*Extreme weather events*)

Daarnaast worden mogelijke maatregelen tegen klimaatverandering onderzocht en uitgebreide 'maatregelenpakketten' gemaakt om ook in de toekomst bevaarbare rivieren en toegankelijke havens te hebben. Er moet eveneens rekening worden gehouden met andere rivierfuncties en -doelen, zoals bescherming tegen overstromingen, waterbeheer, natuur, ...

De grootste bedreiging voor bevaarbaarheid is droogte/ lage waterafvoeren in combinatie met bodemerrosie.

Bodemerrosie van het rivierbed (en sedimentatie) is een natuurlijk proces maar is verergerd door menselijk ingrijpen in de rivier.

Bodemerrosie is ongelijkmatig en kan naast verminderde vaardiepte ook zorgen voor een smallere vaarweg.

Rechterplaatje op slide 4 geeft het ontstaan aan van knelpunten bij afvoer van 850m³/s en verder optredende bodemerrosie als we niets doen.

Bij de bedreiging "lage waterafvoeren in combinatie met bodemersie" spelen ook waterverdelingsbesluiten een rol.

Voorbeeld op de slide: Het rivierbed van de Waal erodeert sneller dan het daarop aangesloten Pannerdens Kanaal. Hierdoor onttrekt de Waal meer water. Dit met gevolgen voor de smallere rivier de IJssel met veel bochten: dit maakt de IJssel gevoelig voor toekomstige afnemende waterafvoeren. Daar komt ook nog bij dat er water nodig is om het IJsselmeer te vullen ten behoeve van de zoetwatervoorziening in Nederland.

Als gevolg van bodemerrosie ontstaan er ook problemen met de toegang tot kanalen. Voorbeeld: sluis Weurt en de verbinding naar het Maas-Waalkanaal – Waal.

Door erosie wordt de rivierbodem lager terwijl sluisdrempels gelijkblijven/ hoger komen te liggen. Dit met minder vaardiepte voor de binnenvaart tot gevolg.

Ook gebieden rondom vaste lagen (vaste laag bij Nijmegen) en de ondergrond van leidingen en kabels eroderen. Hierdoor ontstaan er drempels met minder vaardiepte tot gevolg.

Bijkomstig gevolg: bij aanwezige kabels en leidingen waar de bodemdekking onvoldoende is, kunnen er geen baggeronderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd.

Lage waterafvoeren / watertekorten leveren een operationeel probleem op bij sluisen met een groter hoogte verschil. Ook dit komt een vlotte bevaarbaarheid niet ten goede.

Voor Nederland is verzilting een groot probleem en een indirecte bedreiging voor de bevaarbaarheid. Waterverdeling en 'rerouting' (het omleiden van water) - ten behoeve van zoetwater - kunnen namelijk scheepvaartknelpunten versterken. Het beschikbare water is dan ook nodig om de verzilting tegen te gaan / om delen van de vaarwegen te spoelen.

Bij 'salt water intrusion' (verzilting) is scheepvaart ook mede-veroorzaker van het probleem en wordt er beperkt schutten ingevoerd om het verziltingsprobleem te beperken. Is natuurlijk wel lastig voor bereikbaarheid en vervoer over water.

De opgave van klimaatbestendige vaarwegen is nationaal al zeer complex door alle waterfunctionaliteiten met bijbehorende belangen en regelgeving.

Te weten :

- Zoetwatervoorziening
- Ecologie/ waterkwaliteit/ KRW (WFD: (EU) *water framework directive*)
- Recreatie en beschermd landschap
- Integraal Rivier Management
- Economie
- Knelpunten bevaarbaarheid

Om het nog complexer te maken moet naast de nationale uitdagingen ook rekening worden gehouden met de internationale dimensie van de opgave klimaatbestendige vaarwegen, binnen de CCR én binnen de EU.

Keywords zijn: kennisdeling, dialoog en internationale samenwerking.

Nederland probeert hier waar mogelijk een constructieve bijdrage te leveren. Maar de opgave is groot en complex.

Nederland en de CCR hebben onder andere te maken met de herziene TEN-T-verordening waar klimaatadaptatie van de netwerken, waaronder de vaarwegen, als een rode draad staat opgenomen.

Binnen de CCR zal worden gewerkt aan klimaatadaptatie van de Rijn als vaarweg. Het is fijn dat besloten is hier een ad hoc werkgroep voor op te richten want de opgave is groot én complex.

De herziene TEN-T-verordening is voor alle landen alsook voor de CCR een belangrijk aandachtspunt: de Europese Commissie krijgt in artikel 23, lid 3, het mandaat om referentiewaterstanden vast te stellen (ook voor de Rijn(takken)) door middel van een uitvoeringshandeling.

Ook Nederland heeft zich tijdens de behandeling van de herziening TEN-T hard gemaakt dat de inhoud van de uitvoeringshandeling moet overeenstemmen met de eisen die door de CCR zijn ingevoerd, namelijk de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) voor de Rijn.

Naast aandacht voor de uitwerking van de procedurele kant van het vaststellen van referentiewaterstanden (afstemming met de CCR) is óók inhoudelijk van belang het klimaatadaptief vaststellen van referentiewaterstanden.

Dit om in de toekomst realistische en haalbare vaardiepte te kunnen faciliteren als belangrijke randvoorwaarde voor het vervoer over water/voor de binnenvaart als betrouwbare modaliteit, voor: bevaarbare vaarwegen óók met klimaatverandering.

Een gedachtewisseling over hoe de CCR hiertegen aankijkt, is wenselijk.

Het is dan ook waardevol dat binnen de CCR in gezamenlijkheid wordt gewerkt aan de complexe opgave van klimaatadaptatie van de Rijn als vaarweg en alsook aan de verdere uitwerking van de herziene TEN-T-verordening.

Te beginnen met de bereidheid kennis te delen en ervaringen uit te wisselen. Het is dan ook een eer hier een bijdrage aan te mogen leveren.

3.5 Persbericht (Protocol 30: persbericht)

De VOORZITTER

brenkt in herinnering dat het ontwerppersbericht zoals gebruikelijk na de plenaire zitting voor goedkeuring naar de contactpunten wordt gestuurd die door de delegaties zijn aangewezen. Het wordt geacht te zijn aangenomen zodra het op de website van de CCR is gepubliceerd.

De SECRETARIS-GENERAAL

stelt om redenen van efficiëntie voor om de goedkeuringsprocedure te vereenvoudigen. Het voorstel van de BELGISCHE DELEGATIE, waarbij de delegaties geacht worden te hebben ingestemd indien zij niet binnen 48 uur reageren, wordt goedgekeurd.

3.6 Datum van de volgende plenaire zitting (Protocol 31: datum van de volgende plenaire zitting) le 5 décembre 2024 à Strasbourg

De VOORZITTER

geeft aan dat de volgende plenaire zitting zal plaatsvinden op 5 december 2024 in Straatsburg.

PROTOCOL 30
Arbeidsmarkt in de Europese binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 31
Persbericht

Besluit

Het ontwerpversbericht wordt zoals gebruikelijk na de plenaire vergadering ter goedkeuring voorgelegd aan de contactpersonen die zijn aangewezen door de delegaties. Het wordt geacht te zijn aangenomen als deze delegaties niet binnen 48 uur reageren.

PROTOCOL 32
Datum van de volgende plenaire zitting

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 5 juni 2025 in Straatsburg.
