



**VOORJAARZITTING 2025
AANGENOMEN BESLUITEN
(2025-I)**

Straatsburg, 5 juni 2025

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (25) 1 final

VOORJAARSZITTING 2025

AANGENOMEN BESLUITEN

(2025-I)

Straatsburg, 5 juni 2025

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.	Juridische zaken	5
PROTOCOL 3	Toelating van erkende non-gouvernementele organisaties bij de CCR.....	5
III.	Economische aspecten	6
PROTOCOL 4	Economische situatie in de Rijnvaart	6
IV.	Schipperspatenten en bemanning	14
PROTOCOL 5	Schipperspatenten en bemanning Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (Artikel 12.05 en bijlage 2) - examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent.....	14
PROTOCOL 6	Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (Artikel 5.01, zesde lid) – Dienstboekje	19
V.	Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn.....	22
PROTOCOL 7	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitie-reglement (RPR) ter wijziging van artikel 14.09 van het RPR - Wijziging van ligplaatsen in het riviergedeelte op de rede van Wesseling	22
PROTOCOL 8	Wijziging van het Rijnvaartpolitie-reglement (RPR) met betrekking tot het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart – methanol en accumulatoren – door een voorschrift van tijdelijke aard (artikel 8.14) en definitieve wijzigingen (inhoudsopgave, artikelen 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, bijlagen 3, 7 en 13)	25
VI.	Technische voorschriften voor schepen.....	49
PROTOCOL 9	Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB).....	49
VII.	Geautomatiseerd varen	49
PROTOCOL 10	Geautomatiseerd varen.....	49
VIII.	Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg	50
PROTOCOL 11	Plaatsing van een betonnen kokerduiker door middel van de microtunneltechniek ten behoeve van een grensoverschrijdend stadsverwarmingsnet onder de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 294,300.....	50
PROTOCOL 12	Bouw van een nieuwe brug en vervanging van de bestaande brug over de Lek bij Hagestein (Rijnkilometer 949,000)	56
PROTOCOL 13	Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn	63

PROTOCOL 14	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 2024	65
PROTOCOL 15	Onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplex Amerongen op de Nederrijn	68
PROTOCOL 16	Modernisering van de industriële automatisering aan sluis- en stuwcomplexen op de Nederrijn (Driel, Amerongen en Hagestein)	74
PROTOCOL 17	Bouw van een tweede brug over de Rijn tussen Wörth en Karlsruhe bij Rijnkilometer 363,400 (aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 28 april 2025)	90
IX.	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.....	98
PROTOCOL 18	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	98
X.	Begroting en beheer	117
PROTOCOL 19	Goedkeuring van de jaarrekeningen 2024 van de Centrale Commissie....	117
PROTOCOL 20	Begroting van de Centrale Commissie voor 2026.....	117
PROTOCOL 21	Samenstelling van het secretariaat – Verlenging van het mandaat van de secretaris-generaal.....	118
PROTOCOL 22	Samenstelling van het secretariaat Besluit	119
PROTOCOL 23	Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2024	119
XI.	Overkoepelende vraagstukken en diversen.....	135
PROTOCOL 24	Goedkeuring van het verslag over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren.....	135
XII.	Diverse mededelingen en punten ter informatie.....	148
PROTOCOL 25	Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten	148
PROTOCOL 26	Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	148
PROTOCOL 27	Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 5 december 2024.....	148
PROTOCOL 28	Persbericht	148
PROTOCOL 29	Datum van de volgende plenaire vergadering	148

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARSZITTING 2025

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. Juridische zaken

PROTOCOL 3

Toelating van erkende non-gouvernementele organisaties bij de CCR

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de aanvraag om erkenning van 13 december 2024 die is ingediend door de European Association of Developers of Inland Nautical Software,

gezien het Intern Reglement van de CCR en met name punt 12 over de erkenning en de deelname van non-gouvernementele organisaties,

gezien het Reglement inzake erkende non-gouvernementele organisaties (vastgesteld bij Besluit CCR 2001-I-3-III, pt. I-2) en met name artikel 1 over de toekenning van de status,

na het verzoek van de European Association of Developers of Inland Nautical Software onderzocht te hebben om vast te stellen of dit voldoet aan de in artikel 1 van het genoemde reglement vastgelegde criteria voor de toekenning van de status,

na vastgesteld te hebben dat de European Association of Developers of Inland Nautical Software, zich ertoe verbindt de regels voor erkende organisaties die zijn vastgelegd in artikel 3 van het Reglement inzake erkende non-gouvernementele organisaties, na te leven,

besluit aan de European Association of Developers of Inland Nautical Software de status van erkende non-gouvernementele organisatie toe te kennen voor een periode van vijf jaar die stilzwijgend verlengd kan worden,

nodigt de European Association of Developers of Inland Nautical Software uit om deel te nemen aan de werkzaamheden van de CCR, met name op het gebied van de digitalisering (en dan vooral voor de regelgeving die samenhangt met het gebruik van de RIS) en de automatisering,

wijst erop dat de tenuitvoerbrenging van besluiten met betrekking tot de erkende non-gouvernementele organisaties geregeld is in de “modaliteiten voor de deelname van de erkende organisaties aan werkzaamheden van de CCR” (aangangsel bij het Reglement inzake erkende non-gouvernementele organisaties),

draagt de secretaris-generaal op de European Association of Developers of Inland Nautical Software te informeren over het onderhavige besluit.

III. Economische aspecten

PROTOCOL 4 Economische situatie in de Rijnvaart

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 voor het jaar 2024.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 4

1. Vrachtvervoer 2024

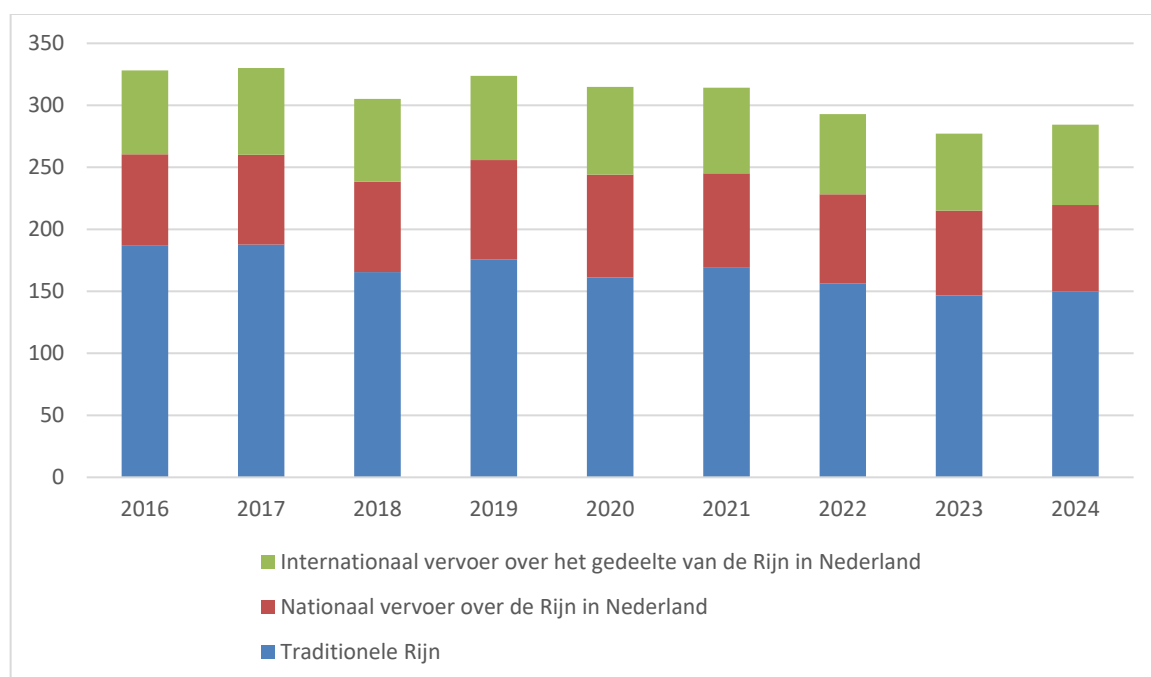
Het vrachtvervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) lag in 2024 bij 284,5 miljoen ton, in vergelijking met 276,5 miljoen ton in 2023 en 292,3 miljoen ton in 2022; dit komt neer op een resultaat in 2024 dat 2,6% hoger was dan in 2023.

Voor de traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) lag het cijfer in 2024 bij 150,1 miljoen ton, vergeleken met 146,7 miljoen ton in 2023 en 156,2 miljoen ton in 2022; het resultaat in 2024 lag daarmee 2,3% hoger dan dat in 2023.

De over de Rijn in Nederland (van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee, met inbegrip van de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Schelde-verbinding) vervoerde hoeveelheid bedroeg 234,0 miljoen ton, terwijl dit in 2023 227,2 miljoen ton was en 237,8 miljoen ton in 2022; het resultaat in 2024 was 3% meer dan in 2023.

Om het totale volume te berekenen van alle over de gehele Rijn vervoerde goederen werden alle maatregelen getroffen om een dubbele telling van het over beide gedeelten vervoerde volume te voorkomen. Daarom kunnen de hoeveelheden voor deze twee riviergedeelten niet simpelweg bij elkaar opgeteld worden, omdat een deel van deze goederen over beide riviergedeelten vervoerd wordt.

AFBEELDING 1: VERVOERSVOLUME OP DE GEHELE RIJN (IN MILJOEN TON)*



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* In eerdere verslagen werden alleen de hoeveelheden aangegeven die over de traditionele Rijn vervoerd werden, dat wil zeggen, over de Rijn van Bazel tot aan de Duits-Nederlandse grens. Voortaan zal het mogelijk zijn om de vervoerde hoeveelheden voor de gehele Rijn van Bazel tot de Noordzee (met inbegrip van de verbinding naar Antwerpen via de Rijn-Schelde-verbinding) te verstrekken.

Vervoer over de Rijn per goederensegment

Ten aanzien van de totale hoeveelheid het totale vrachtvervoer over de gehele Rijn zijn de segmenten aardolieproducten, chemische producten en zand, stenen en grind zowel in 2022 als in 2023 en 2024 de drie belangrijkste marktsegmenten.

Alles bij elkaar genomen werd het goederenvervoer over de gehele Rijn in 2024 positief beïnvloed door diverse factoren waaronder het herstel van de totale vraag dankzij een dalende inflatie en een indexatie van de lonen. Beide trends stimuleren de particuliere consumptie. De Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en andere geopolitieke conflicten waren weliswaar nog steeds te merken in 2024, maar deze factoren werkten minder krachtig door dan in eerdere jaren.

De vraag naar vervoer van vloeibare bulkgoederen steeg met 5,5% bij aardolieproducten en 6,7% bij chemische producten. In het vervoer van aardolieproducten is er een structurele verschuiving zichtbaar. De transporten naar het achterland stagneren of zijn vanwege de lagere vraag op lange termijn dalend, terwijl de transporten naar de ARA-havens toenemen. De reden voor deze stijging is een onbalans tussen de raffinaderijproductie van brandstoffen en de vraag naar brandstoffen in West-Europa. Aangezien de vraag naar brandstof over een langere periode gezien achteruitloopt, mikt de raffinaderijproductie steeds meer op de export naar overzeese gebieden via de ARA-havens. Bij de raffinaderijen in het Nederlandse en Duitse Rijngebied is een toename in het vervoer naar de ARA-havens vast te stellen, van waaruit de brandstoffen naar overzeese gebieden worden geëxporteerd.

Het vervoer van chemische producten herstelde zich slechts gedeeltelijk na het zwakke jaar 2023. De vervoersvraag lag daarmee in 2024 echter nog steeds 3% onder het meerjarige gemiddelde over de periode 2019-2021 (voor de Oekraïne-oorlogstijd). In het licht van de ontwikkeling van de chemische productie had men eigenlijk in 2024 een daling van de vervoersvraag voor chemische producten kunnen verwachten. Het niveau van de chemische productie lag in Duitsland in 2024 namelijk rond de 16% onder de gemiddelde chemieproductie in Duitsland in de jaren 2019 tot 2021. Voor Nederland, een ander belangrijk land als het om de productie van chemicaliën gaat, lag dit cijfer bij -13%. De chemische industrie had in 2024 evenwel nog steeds te kampen met de hoge energieprijzen en een verslechterende concurrentiepositie. Tegen de achtergrond van een sterk teruglopend niveau van de chemieproductie in Duitsland en Nederland is het vervoer van chemicaliën met 6,7% gestegen.

In de segmenten voor droge lading was het beeld voor elk marktsegment anders. Het grootste drogelandsegment is het vervoer van zand, stenen, grind en bouwmaterialen. Hier lopen de cijfers al enkele jaren terug (zie afbeelding 2). Een hoofdrede hiervoor is de zwakke ontwikkeling in de bouw in de meeste Rijnsoeverstaten. Uitgaand van de cijfers van Eurostat was de productie van de totale bouwsector in Duitsland in 2024 8,8% lager dan in 2020. Sinds 2020 kan er een lineaire negatieve trend worden waargenomen. Ook in Frankrijk was de trend negatief. In België was de gemiddelde productie de afgelopen jaren eveneens zwakker. Alleen in Nederland is een positieve trend van de bouwactiviteiten tussen 2015 en 2024 vast te stellen.

De statistieken voor het zeevervoer zijn representatief voor de wereldhandel, aangezien 75% van de totale wereldhandel over zee wordt vervoerd. Vanuit dit perspectief gezien is het belangrijk een blik te werpen op het vervoer van zeecontainers (in ton) van en naar de haven van Rotterdam, dat in 2024 in vergelijking met 2023 een stijging van 2,5% liet zien. Deze stijging was de eerste sinds drie jaar, nadat het vervoer van containers over zee deze jaren een dalende trend volgde. De reden voor de daling van de overslag van containers voor 2024 was onder andere de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, die tot een stijging van de Europese energieprijzen leidde; dit tastte de koopkracht aan en dus ook de consumptie. Aan deze daling van het overslagvolume kwam in 2024 een einde. De belangrijkste reden daarvoor zijn de hogere inkomens van de consumenten door een lagere inflatie en loonindexatie. De groei was daarom voornamelijk te danken aan een stijging bij de consumptiegoederen en levensmiddelen.

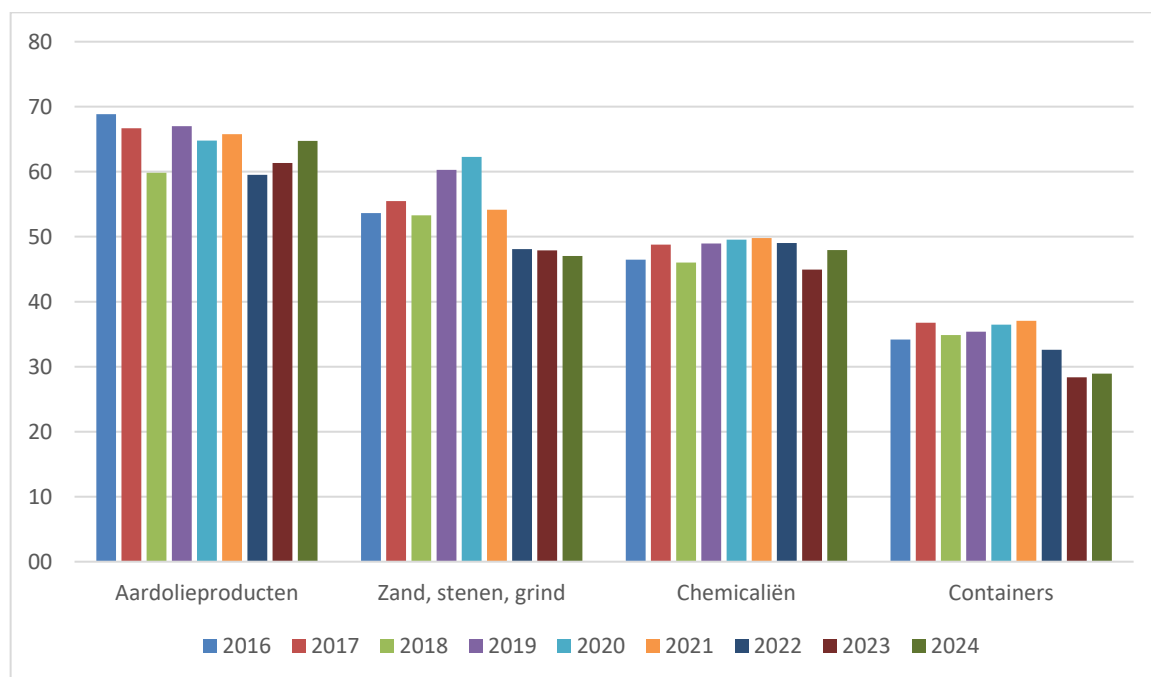
Ook het containervervoer over de Rijn toonde in 2024 een groeipercentage en wel van 2%, nadat het containervervoer twee jaar lang krimp toonde.

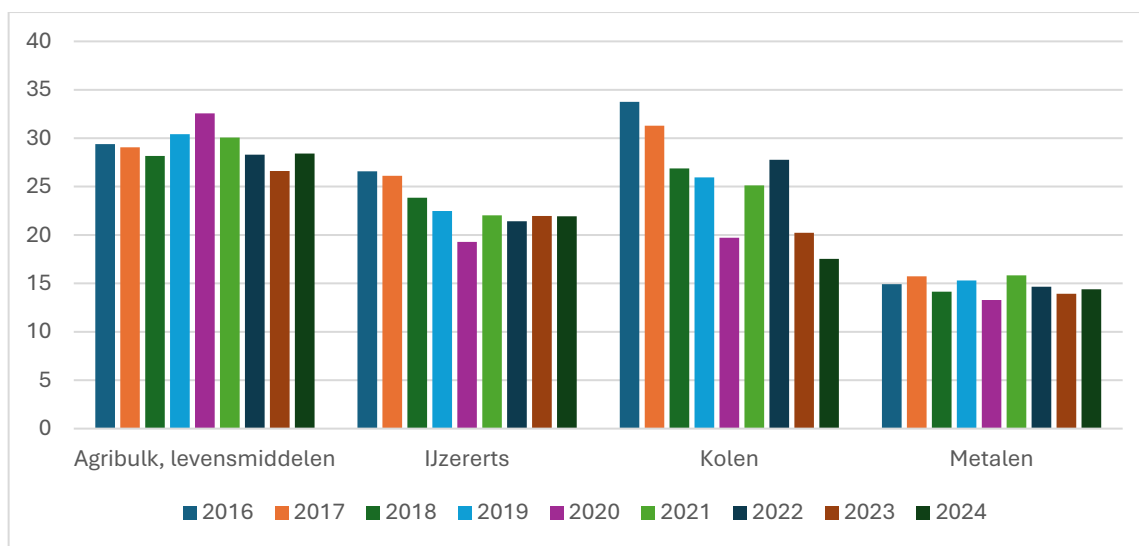
Bij het vervoer van landbouwgoederen en levensmiddelen kon een vrij sterk groeipercentage van 6,8% worden waargenomen, hoewel de oogsten in Frankrijk en Duitsland matig waren. De ontwikkelingen in deze productcategorie zijn moeilijk te voorspellen, omdat zwakke oogstresultaten gecompenseerd kunnen worden door meer graan in te voeren.

Terwijl het vervoer van ijzererts min of meer stagneerde, trok het vervoer van metalen met een verhoging van 3,4% aan. Bekijkt men dit over een langere periode, dan tonen beide productcategorieën noch een stijgende, noch een dalende trend, dus eerder een gelijkblijvende ontwikkeling.

Daarbij kan ook worden vastgesteld dat er in 2024 in tegenstelling tot de jaren 2021 en 2022 geen boom bij de kolentransporten optrad. De reden hiervoor is dat de vraag naar kolen door de energiesector gedaald is. Minder vervoer van kolen is de belangrijkste factor voor de krimp in de drogeladingvaart. In 2016 was kolen nog goed voor een aandeel van 10,3% in het totale vervoer over de Rijn. Dit aandeel van steenkool is in 2024 teruggelopen naar 6,2%. De daling van de vraag naar kolen is nu vooral zichtbaar in de energiesector, maar valt in de toekomst ook in de staalnijverheid te verwachten, waar nog steeds cokeskolen voor de staalproductie gebruikt wordt. Zowel in Duitsland als in Frankrijk hebben de regeringen grote subsidies toegekend om een transitie te bewerkstelligen van een staalproductie met waterstof, wat de vraag naar kolen nog verder zal doen afnemen.

AFBEELDING 2: VRACHTVERVOER IN DE GEHELE RIJNVAART* PER GOEDERENSEGMENTEN





TABEL 1: ONTWIKKELING VAN DE JAARLIJKSE VRACHTHOEVEELHEDEN IN DE GEHELE RIJNVAART* PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN – HOEVEELHEDEN IN MILJOEN TON

	2022 (mln. t)	2023 (mln. t)	2024 (mln. t)	Veranderings- percentage 2024 ten opzichte van 2023
Aardolieproducten	59,5	61,3	64,7	+5,5%
Chemische producten	49,0	44,9	47,9	+6,7%
Zand, aarde, grind, bouwmaterialen	48,1	47,9	47,0	-1,8%
Containers	32,6	28,4	28,9	+2,0%
Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeder	28,30	26,60	28,41	+6,8%
IJzererts	21,4	22,0	21,9	-0,1%
Kolen	27,8	20,2	17,5	-13,3%
Metalen en metaalproducten	14,7	13,9	14,4	+3,4%
Totaal **	292,0	276,5	284,5	+2,6%

Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat.

* Gehele Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot aan de Noordzee (met inbegrip van de Rijn-Schelde-verbinding naar Antwerpen)

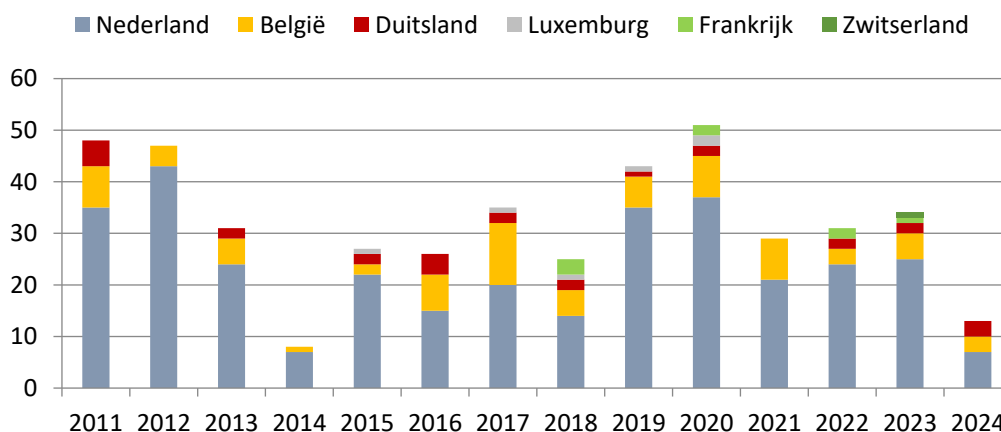
** Het totale resultaat staat niet gelijk aan de som van de afzonderlijke goederensegmenten, aangezien hier alleen de belangrijkste goederensegmenten zijn weergegeven.

2. De aanbodkant - nieuwbouwpercentages

In 2023 zijn er 34 nieuwe drogeladingschepen op de West-Europese markt gekomen, wat neerkomt op een stijging ten opzichte van de twee voorafgaande jaren. Alleen al in Nederland werden er 23 nieuwe schepen geregistreerd.

In 2024 is de nieuwbouw in vergelijking met 2023 duidelijk verlangzaamd. Dit geldt vooral voor de drogeladingschepen, waar het percentage nieuwbouw minder dan de helft bedroeg van het jaar ervoor (13 nieuwe drogeladingschepen in 2024 tegenover 34 nieuwe drogeladingschepen in 2023).

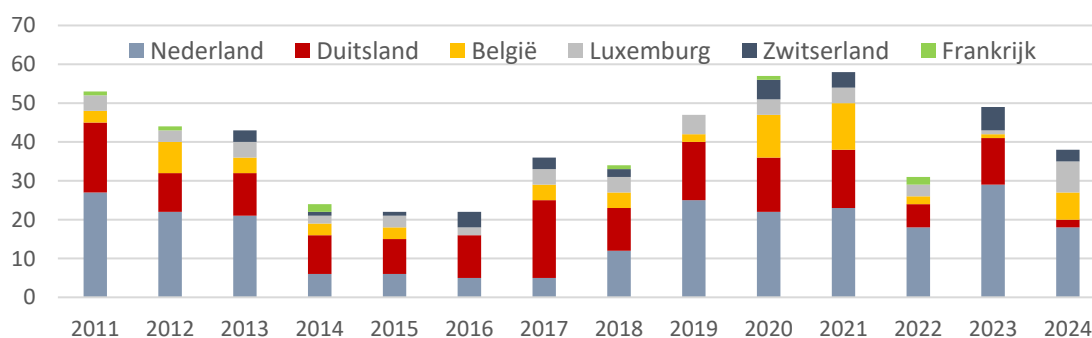
AFBEELDING 3: AANTAL NIEUW GEBOUWDE DROGELADINGSCHEPEN



Bron: IVR

In 2023 zijn er 49 nieuwe tankschepen op de West-Europese markt gekomen; alleen al 31 daarvan werden in Nederland te boek gesteld. Volgens de IVR-databank kwamen er in 2024 38 nieuwe tankschepen op de markt, wat een daling is ten opzichte van 2023. Zoals meestal is de meerderheid van deze nieuwe schepen in Nederland geregistreerd (18), gevolgd door Luxemburg (8), België (7), Zwitserland (3) en Duitsland (2). Ondanks het teruglopende aantal schepen viel de laadcapaciteit in 2024 hoger uit dan in 2023.

AFBEELDING 4: AANTAL NIEUWGEBOUWDE TANKSHEPEN

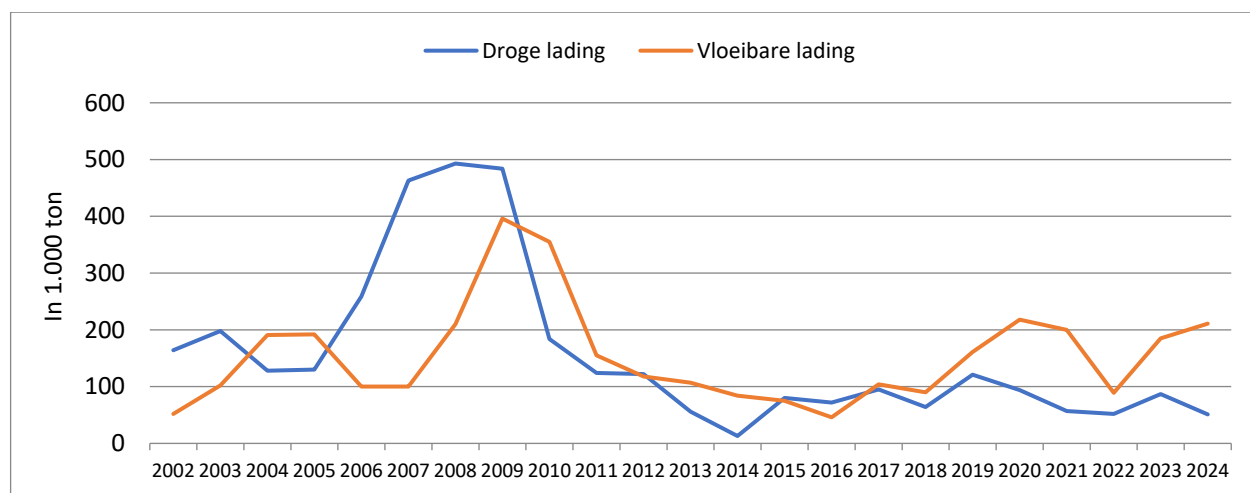


Bron: IVR

Volgens de IVR-cijfers voor nieuwgebouwde schepen werd er in 2024 één nieuwe duwboot (die in Zwitserland geregistreerd werd) in de vaart genomen (terwijl dit er in 2023 zes waren).

Afbeelding 5 geeft een beeld van de nieuw op de markt gekomen laadcapaciteiten voor droge en vloeibare lading in de afgelopen jaren. Na een lang aanhoudende daling na de financiële crisis is er in de laatste jaren weer een stijging zichtbaar voor nieuwe laadcapaciteiten in de tankvaart. Bij drogeladingschepen laat de curve geen duidelijk herstel zien. Zoals reeds gezegd, was de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingsector de laatste jaren zeer zwak, wat de oorzaak zou kunnen zijn voor de aanhoudende dip in de nieuwbouwcijfers en de dienovereenkomstige capaciteiten op de markt.

AFBEELDING 5: NIEUWE CAPACITEIT OP DE MARKT IN DE DROGELADING- EN TANKVAART (LAADVERMOGEN IN 1.000 T)



Bron: IVR

In 2024 werd het laadvermogen voor de elf nieuwgebouwde schepen vanwege oorspronkelijk ontbrekende cijfers gedeeltelijk geraamd. Ook in de jaren daarvoor werden de cijfers gedeeltelijk geraamd.

3. Vooruitblik op de vervoersvraag

In 2023 groeide de wereldeconomie met 3,2%. Volgens de prognoses zal de wereldwijde groei in 2025 teruglopen met 2,8% (in vergelijking met 3,3% in 2024), voordat er een lichte verbetering zal volgen naar 3% in 2026. De prognoses werden voor alle landen naar beneden bijgesteld, vooral vanwege de negatieve gevolgen van de nieuwe douaneheffingen, de grotere onzekerheid en de slechte stemming (mensen en ondernemingen hebben minder vertrouwen in de economie).

Voor de Rijnvaart is vooral de groei in de ontwikkelde economieën¹ van belang.²

- Groei 2023: +0,4%
- Prognose voor 2024: +1,0% groei
- Prognose voor 2025: +1,4%.

Men verwacht een sterkere consumptie van de gezinshuishoudingen, omdat de gevolgen van de schok bij de energieprijzen afzwakken en een daling van de inflatie de groei van het reële inkomen ten goede komt. Dit schept alles bij elkaar genomen betere voorwaarden voor de Rijnvaart in 2025 dan in 2023 en 2024. Er kan daarom gerekend worden op een toename in het vrachtvervoer in 2025.

¹ In de *World Economic Outlook* wordt de wereld, wat de economieën betreft, in twee grote groepen onderverdeeld: ontwikkelde economieën en drempellanden: de categorie "ontwikkelde economieën" bevat 41 landen, waaronder met name de VS, Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje, Japan, het Verenigd Koninkrijk en Canada. De volledige lijst is te vinden via de volgende link: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April/groups-and-aggregates#ae>

² Bron: IWF World Economic Outlook April 2025

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

- De US-heffingen die op de invoer- en uitvoer van chemicaliën werden opgelegd, spelen de wereldwijde chemie parten en zullen vermoedelijk ernstige wereldwijde economische, geografische en financiële consequenties hebben. De omzet van de chemische industrie in de EU27 hangt in hoge mate samen met de uitvoer en de USA is het eerste exportland voor deze sector. De aangekondigde douanetarieven vormen bedrijfseconomisch gezien een groot risico voor de chemische industrie in de EU, maar wat de gevolgen voor de chemische industrie precies zullen zijn, is moeilijk te zeggen. Verder is in de automobielenindustrie, die een belangrijke aandrijfkraft voor de chemiesector is, in 2024 de productie aanzienlijk teruggelopen. Gezien de ongunstige economische omstandigheden, de structurele problemen, het geringe vertrouwen van de industrie en de consumenten, en daar bovenop nog de hoge onzekerheid in Europa, zal de vraag in 2025 niet erg sterk aantrekken. Alles bij elkaar gezien is een herstel van de chemische industrie nog onzeker.
- Wat het staalsegment betreft zal de aanhoudende economische onzekerheid de groei van de staalmarkt in de komende kwartalen aan de kant van de vraag blijven dempen. De onzekerheden over de energieprijzen, de zwakke situatie in de verwerkende industrie, een inflatie boven het streefcijfer¹, geopolitieke spanningen en meerdere uitdagingen op economisch vlak zullen ook in 2025 het economische plaatje beheersen. Voor de staalverwerkende branches wordt in 2025 een bescheiden groei (+0,9%) verwacht, die in 2026 wellicht wat hoger zal uitvallen (+2,1%)².
- De vooruitzichten voor het containervervoer in de binnenvaart blijven een gemengd beeld tonen. Geopolitieke spanningen, inclusief handelspolitieke onzekerheden, zetten de handelsstromen onverminderd onder druk en Europa is nog steeds bezig uit het dal te klimmen van een weerbarstige macro-economische context. Terwijl op korte termijn groei voorspeld wordt, is het denkbaar dat de containerhandel langzamer zal groeien dan tot nu toe. In de World Economic Outlook heeft het IMF zijn prognoses voor de wereld economie in 2025 naar beneden bijgesteld; men sluit niet uit dat het vervoer van containers zal krimpen. Daar komt nog bij dat er eerste tekenen zijn dat de laatste wijzigingen in het US-beleid ten aanzien van de douanetarieven de wereldwijde containerstromen verstoren.

¹ Voor het inflatiepercentage hebben de centrale banken een streefcijfer van 2,0% vastgelegd.

² Bron: Eurofer (2025), Economische vooruitblik en specifieke vooruitblik voor de staalmarkt 2025-2026, eerste kwartaal

IV. Schipperspatenten en bemanning

PROTOCOL 5

Schipperspatenten en bemanning

Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (Artikel 12.05 en bijlage 2) - examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent

De volgende wijzigingen worden voorgesteld voor het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP):

1. Aanvulling op artikel 12.05, tweede lid, van het RSP

Artikel 12.05 betreft vrijstellingen en verlichtingen van de exameneisen. Dit voorschrift moet worden aangevuld om de autoriteiten in staat te stellen ook een vrijstelling van het praktijkexamen voor het sportpatent te verlenen als de kandidaat al een overeenkomstig nationaal patent heeft verkregen.

2. Opschoning van bijlage 2 van het RSP

In bijlage 2, die het examenprogramma voor de verkrijging van een sportpatent en een overheidspatent betreft, moeten verschillende correcties worden aangebracht.

Motivering

1. De huidige versie van artikel 12.05 van het RSP stelt de autoriteiten in staat om voor het sportpatent vrijstelling te verlenen van het gedeelte van het examen dat betrekking heeft op de nautische vakkennis. Voorwaarde is dat de kandidaat in het bezit is van een nationaal patent overeenkomstig artikel 11.01, derde lid, van het RSP dat op de Rijn toereikend is voor vaartuigen met een lengte tot 20 meter. Deze regeling is gebaseerd op de gedachte dat de kandidaat de relevante kennis al heeft aangetoond om het nationale patent te verkrijgen, zodat deze kennis niet opnieuw getest hoeft te worden.

Tot de inwerkingtreding van het nieuwe RSP was het ook mogelijk om houders van het Duitse *Sportbootführerschein See* vrij te stellen van het praktijkexamen voor het sportpatent. Dit was geregeld in bijlage 5 bij dienstinstructie nr. 2, volgnummer 9. Het Duitse *Sportbootführerschein* is een nationaal patent in de zin van artikel 11.01, derde lid, van het RSP.

Met de afschaffing van de dienstinstructies verviel ook deze mogelijkheid van vrijstelling van het praktijkexamen. De reden hiervoor is dat de huidige formulering van artikel 12.05, tweede lid, alleen betrekking heeft op het theoretische examen vanwege het begrip 'vakkennis'. Om onnodige bureaucratie te voorkomen, zou de oude vrijstellingsmogelijkheid voor het praktijkexamen opnieuw moeten worden ingevoerd. Dit wordt ingegeven door de overweging dat de meeste kandidaten voor het sportpatent, althans in Duitsland, in het bezit zijn van een *Sportbootführerschein*. Het daarvoor vereiste praktijkexamen komt inhoudelijk grotendeels overeen met het praktijkexamen voor het sportpatent, wat betekent dat de kandidaten de relevante praktische vaardigheden al hebben aangetoond.

2. In bijlage 2 van het RSP zijn enkele aanpassingen over het hoofd gezien bij de overname van het oude examenprogramma voor het sportpatent en het overheidspatent. Met name werd geen rekening gehouden met de nieuwe, tweeledige structuur van de kwalificatiecertificaten, die een 'basisexamen' voor het patent en een afzonderlijk examen voor specifieke vergunningen voorziet. Daarom moet alles wat deel uitmaakt van de examens voor risicotrajecten of maritieme waterwegen worden geschrapt uit het examenprogramma voor het sportpatent en het overheidspatent. Daarnaast moeten enkele redactionele correcties worden aangebracht.

De redenen voor de voorgestelde wijzigingen in bijlage 2 zijn de volgende:

- Opmerking vooraf: deze wijziging is een correctie, aangezien er geen kolom 6 is.
- Nummer 1.1: de zinsnede 'voor de betreffende riviergedeelten' heeft betrekking op risicotrajecten en moet daarom uit het programma voor het 'basisexamen' worden geschrapt. Tegelijkertijd moet duidelijk worden gemaakt dat het 'basisexamen' alleen betrekking heeft op Rijntrajecten die niet als risicotraject zijn aangemerkt. De wijziging betreft het sportpatent en het overheidspatent.
- Nummer 1.2: dit punt, 'Verkeersvoorschriften voor zeescheepvaartwegen'), wordt geschrapt, aangezien dit voortaan onder het examen voor de specifieke vergunning voor binnenwateren van maritieme aard valt. De wijziging heeft alleen betrekking op het sportpatent.
- Nummer 1.6: de wijziging betreft een redactionele correctie van de titel, aangezien de patenten alleen in deel II, en niet ook in deel III, van het RSP worden geregeld.
- Nummer 2.2: dit punt, 'Kennis van de gewenste riviergedeelten van de Rijn', wordt geschrapt, aangezien dit voortaan onder het examen voor de specifieke vergunning voor risicotrajecten valt. De wijziging betreft het sportpatent en het overheidspatent.
- Nummer 2.3: dit punt, 'Navigatie op zeescheepvaartwegen', wordt geschrapt, aangezien dit voortaan onder het examen voor de specifieke vergunning voor binnenwateren van maritieme aard valt. De wijziging heeft alleen betrekking op het sportpatent.
- Nummer 3.4: het onderpunt 'Handelen onder bijzondere omstandigheden', wordt geschrapt, aangezien dit voortaan onder het examen voor de specifieke vergunning voor binnenwateren van maritieme aard valt. De wijziging heeft alleen betrekking op het sportpatent.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

1. De toevoeging in artikel 12.05, tweede lid, van het RSP is bedoeld om de bevoegde autoriteiten in staat te stellen af te zien van het praktijkexamen voor het sportpatent als de kandidaat de desbetreffende vaardigheden al heeft aangetoond bij het verkrijgen van een nationaal patent voor vaartuigen met een lengte tot 20 meter. Dit heeft tot doel de watersporters onnodige bureaucratische rompslomp te besparen en de examencommissies te ontlasten. Tegelijkertijd behouden de lidstaten van de CCR hun beslissingsvrijheid, aangezien de bevoegde autoriteit van het praktijkexamen kan (maar niet moet) afzien.
2. De voorgestelde correcties in bijlage 2 zijn bedoeld om bijgewerkte en opgeschoonde voorschriften ter beschikking te stellen in het kader van de rechtspraktijk.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

1. Het zou mogelijk zijn om van de aanvulling van artikel 12.05, tweede lid, van het RSP af te zien. In plaats daarvan zou een interpretatie kunnen worden overeengekomen om te verduidelijken dat de in dit artikel genoemde 'nautische vakkennis' ook praktische vaardigheden omvat. Dit zou echter in tegenspraak zijn met de gebruikelijke opvatting in het kwalificatiesysteem, volgens welke 'vakkennis' alleen theoretische kennis betreft. Men zou zich ook volledig aan de huidige juridische situatie en interpretatie kunnen houden. Dit zou echter betekenen dat aanvragers van een sportpatent hoe dan ook een praktijkexamen moeten afleggen, ook al hebben zij hun relevante vaardigheden al eerder aangetoond in een examen voor een nationaal patent. Dit zou onnodige bureaucratie in stand houden, wat gezien het grote aantal gevallen een merkbare impact zou hebben en watersporters zou blijven belasten.

2. Het zou mogelijk zijn om van de wijzigingen van bijlage 2 af te zien. Dit zou echter betekenen dat onjuiste en verouderde voorschriften van kracht blijven.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

1. In de toekomst kunnen de bevoegde autoriteiten vrij beslissen om af te zien van het praktijkexamen voor een sportpatent als de aanvrager houder is van een nationaal patent in de zin van artikel 11.01 van het RSP.
2. De scheepvaart beschikt in de toekomst met bijlage 2 weer over een gecorrigeerd en geactualiseerd examenprogramma voor sportpatenten en overheidspatenten.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Bij een afwijzing van de wijzigingen blijven onnodige hindernissen voor de pleziervaart op de Rijn bestaan, aangezien de autoriteiten de pleziervaart niet kunnen vrijstellen van het praktijkexamen voor het sportpatent. Bovendien zou een verouderde en onjuiste bijlage 2 van het RSP blijven bestaan.

Besluit

De Centrale Commissie,

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 januari 2026.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 5

Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn

1. *In artikel 12.05 komt het tweede lid als volgt te luiden:*
 - '2. De houder van een kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, kan voor de verkrijging van het sportpatent worden vrijgesteld van het praktijkexamen of van dat gedeelte van het examen dat betrekking heeft op nautische vakkennis.'
2. *Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *In de opmerking vooraf wordt de vermelding '(kolom 4 tot en met 6)' vervangen door '(kolom 4 en 5)'.*
 - b) *De tabel wordt als volgt gewijzigd:*
 - aa) *Onder nummer 1.1 wordt in kolom 2 de vermelding 'Hoofdstuk 9, 10, 12, 14 (voor de betreffende riviergedeelten)' vervangen door 'Hoofdstuk 9, 10, 12, 14 (met uitzondering van binnenwatertrajecten met specifieke risico's)'.*
 - bb) *Nummer 1.2 wordt geschrapt.*
 - cc) *Onder nummer 1.6 wordt in kolom 2 de vermelding 'Bepalingen betreffende de Patenten: Delen II en III van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn' vervangen door 'Bepalingen betreffende de patenten: deel II van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn'.*
 - dd) *De nummers 2.2 en 2.3 worden geschrapt.*
 - ee) *Onder nummer 3.4 wordt de regel 'Bijzonderheden bij averij op zeescheepvaartwegen' in de kolommen 2 tot en met 5 geschrapt.*

PROTOCOL 6
Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)
(Artikel 5.01, zesde lid) – Dienstboekje

De volgende wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) wordt voorgesteld:

Artikel 5.01, zesde lid, van het RSP wordt aangevuld met een derde zin, volgens welke de schipper de vaartijd van de stuurman niet in het dienstboekje hoeft aan te tekenen als de stuurman hiervan expliciet heeft afgezien door middel van een vermelding in het dienstboekje.

Deze toevoeging herstelt de vroegere juridische situatie, die gold tot de herziening van het RSP. Het toenmalige artikel 3.06, zesde lid, onderdeel a, van het RSP luidde als volgt:

- '6. De schipper moet
- a) overeenkomstig de aanwijzingen en instructies voor het bijhouden van een dienstboekje regelmatig alle gegevens in het dienstboekje invullen, behalve indien de houder van een dienstboekje stuurman is en op pagina 10 van zijn dienstboekje de navolgende, zoals voorgeschreven ondertekende, aantekening is aangebracht: 'is niet voornemens een schipperspatent te verkrijgen';

Motivering

Om een hogere kwalificatie te verkrijgen moet vaartijd worden opgedaan. Deze vaartijd wordt aangetoond door overeenkomstige aantekeningen in het dienstboekje, die de schipper moet maken. Niet alle stuurmannen wensen echter de volgende, hoogst mogelijke, kwalificatie van schipper te verkrijgen. Het is in dit geval dus niet nodig hun vaartijd bij te houden.

Overeenkomstig de formulering van artikel 5.01, zesde lid, van het RSP is de schipper momenteel echter verplicht om de vaartijd van alle bemanningsleden, zonder uitzondering, in het dienstboekje aan te tekenen. Deze verplichting werd noodzakelijk geacht bij de herziening van het RSP met het oog op de aanpassing aan Richtlijn (EU) 2017/2397, maar is inmiddels achterhaald aangezien de Europese Commissie de desbetreffende bepalingen van de richtlijn anders heeft geïnterpreteerd. Deze interpretatie houdt in dat de vaartijd alleen hoeft te worden aangetekend in het geval dat een hogere kwalificatie wordt nagestreefd.

Aansluitend is in het kader van de Werkgroep CESNI/QP restrictief overeengekomen dat niet alle bemanningsleden kunnen afzien van de aantekening van vaartijden, maar alleen stuurmannen. Het doel is om bemanningsleden met minder ervaring en een lagere rang te beschermen door het onmogelijk te maken dat zonder hun instemming of tegen hun wil wordt afgezien van de aantekening van vaartijd. De details zijn opgenomen in een FAQ, zie onder nummer 1.20 in de rubriek 'Veelgestelde vragen (FAQ's) over het administratief beheer van certificaten' (editie maart 2025) op de website van CESNI.

De uitzondering die gold tot de nieuwe versie van het RSP en de hiervoor gebruikte formulering hadden hun waarde bewezen in de praktijk. In tegenstelling tot de FAQ was daarin niet geregeld wat er gebeurt als de stuurman later van gedachten verandert en toch zijn vaartijd wil laten aantekenen. Gezien het verwachte kleine aantal gevallen waarin de stuurman eerst uitdrukkelijk afziet van de aantekening van zijn vaartijd om later van gedachten te veranderen, wordt afgezien van een regeling voor dit specifieke geval om de regelgevingstekst te vereenvoudigen. De FAQ biedt in dit opzicht een goede leidraad, die als voldoende wordt beschouwd.

De voorgestelde toevoeging aan artikel 5.01, zesde lid, van het RSP is alleen relevant tot de invoering van de geplande elektronische registratie van de vaartijd in de komende jaren. Vanaf dat moment zullen papieren dienstboekjes tot het verleden behoren, zodat de schipper de vaartijd niet langer handmatig hoeft aan te tekenen.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Het bedrijfsleven wenst de schippers onnodige bureaucratische handelingen te besparen. Door de eerder geldende uitzondering voor stuurmannen weer in te voeren, wordt de schipper bevrijd van de verplichting om vaartijden zonder uitzondering aan te tekenen en hoeft hij alleen nog de vaartijd van stuurmannen aan te tekenen die niet hebben afgezien van deze aantekening.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het is mogelijk af te zien van de toevoeging aan artikel 5.01, zesde lid, van het RSP. Dit zou echter betekenen dat schipper de vaartijd ook moet aantekenen voor stuurmannen die helemaal geen hogere kwalificatie wensen te verkrijgen. De schipper zou dus nog steeds worden belast met het maken van onnodige aantekeningen.

Consequenties van de genoemde wijziging

Elke stuurman kan voortaan zelf beslissen of zijn vaartijd moet worden aangetekend. In het geval dat een stuurman van de aantekening wenst af te zien omdat hij geen hogere kwalificatie nastreeft, moet hij dit vermelden in zijn dienstboekje.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Indien de wijziging wordt verworpen, blijft de bureaucratische rompslomp bestaan en worden schippers nog steeds opgezadeld met de onnodige aantekening van vaartijden.

Besluit

De Centrale Commissie,

in het streven het bedrijfsleven te verlossen van onnodige bureaucratische handelingen,

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 treedt in werking op 1 januari 2026.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 6

Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn

In artikel 5.01, zesde lid, wordt na de tweede zin de onderstaande zin ingevoegd:

'De schipper is van de in de eerste zin genoemde verplichting vrijgesteld indien de houder van het dienstboekje stuurman is en hij in deze hoedanigheid op pagina 4 van zijn dienstboekje de navolgende ondertekende aantekening heeft aangebracht: "is niet voornemens een kwalificatiecertificaat schipper te verkrijgen".'

V. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

PROTOCOL 7

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter wijziging van artikel 14.09 van het RPR - Wijziging van ligplaatsen in het riviergedeelte op de rede van Wesseling

1. Hoofdstuk 14 van het RPR bevat de algemene en bijzondere bepalingen voor het ligplaats nemen. Met name in artikel 14.09 staan specifieke bepalingen die van toepassing zijn op de rede langs de Rijn bij Wesseling en Köln-Godorf.
2. Het onderhavige wijzigingsvoorstel heeft tot doel artikel 14.09, vierde en vijfde lid van het RPR te wijzigen.
3. Op de rede van Wesseling werden voor de ligplaats voor schepen met twee blauwe kegels (Rijnkilometer 671,65 tot 671,80 aan de linkeroever) drie dukdalven geplaatst (Rijnkilometer 671,65 tot 671,77) om de toegang tot de wal te verbeteren. Deze voorzieningen werden goedgekeurd door het Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt van Köln en zijn op 5 juli 2016 in gebruik genomen. Deze situatie heeft echter tot conflicten geleid tussen aan de dukdalven afgemeerde schepen en afgemeerde schepen met twee blauwe kegels. Daarom is besloten een alternatieve ligplaats te voorzien voor schepen met twee blauwe kegels.
4. Gezien de voorgeschreven veiligheidsafstand van 300 meter voor schepen met twee blauwe kegels overeenkomstig het ADN is het op de rede van Wesseling alleen mogelijk direct benedenstrooms van de haven van Godorf een ligplaats te voorzien (Rijnkilometer 672,30 tot 672,80). Tot nu toe was het hier alleen toegestaan dat schepen zonder, of schepen met ten hoogste één kegel ligplaats namen. Als oplossing wordt een herindeling van de ligplaatsen op de rede van Wesseling noodzakelijk geacht en wel als volgt:
 - De ligplaats tussen km 672,30 en km 672,60 als bedoeld in artikel 14.09, vijfde lid van het RPR is bestemd voor schepen zonder of met één enkele blauwe kegel;
 - De ligplaats tussen km 672,65 en km 672,80 zoals bedoeld in artikel 14.09, vierde lid van het RPR is bestemd voor schepen met twee blauwe kegels.

Deze nieuwe indeling zal de mogelijkheid bieden dat schepen met twee blauwe kegels op de rede ligplaats zullen kunnen blijven nemen. Bovendien kunnen de dukdalven dan ongehinderd worden gebruikt door de andere schepen.

5. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De nieuwe indeling van de ligplaatsen bij Wesseling en Köln-Godorf leidt ertoe dat er wijzigingen in het reglement nodig zijn bij artikel 14.09 van het RPR. Het eerste doel van deze wijzigingen is dan ook om daar waar nodig de regelgeving aan te passen, aangezien sommige bepalingen achterhaald zijn.

Een ander doel is om de Nederlandse versie in orde te brengen, waardoor de nieuwe bepalingen beter begrijpelijk zullen worden.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

De nieuwe indeling van de ligplaatsen op de rede van Wesseling is noodzakelijk, aangezien de drie dukdalven al sinds 5 juli 2016 in gebruik zijn. Het zou uiteraard mogelijk zijn om af te zien van deze wijziging, maar dit zou afbreuk doen aan de rechtszekerheid van de Rijnregelgeving.

Hierdoor zouden verouderde en onvolledige bepalingen in het reglement blijven staan, wat een juridisch risico zou inhouden en de veiligheid van de scheepvaart in het gedrang zou brengen.

Consequenties van de genoemde wijziging

Artikel 14.09 van het RPR met betrekking tot de rede langs de Rijn bij Wesseling en Köln-Godorf wordt gewijzigd.

a) De wijzigingen in artikel 14.09, vierde lid, van het RPR kunnen als volgt worden samengevat:

De wijziging in de kilometeraanduiding in het vierde lid is vereist als gevolg van de nieuwe indeling van de rede door de plaatsing van drie dukdalven en de nieuwe afbakening van de ligplaatsen voor schepen met twee blauwe kegels. Als gevolg daarvan is de ligplaats voor deze schepen nu komen te liggen tussen km 672,65 en km 672,80 aan de linkeroever van de Rijn.

Bovendien moet de Nederlandse versie van artikel 14.09, vierde lid, van het RPR worden afgestemd op de andere taalversies.

b) De wijzigingen in artikel 14.09, vijfde lid, van het RPR kunnen als volgt worden samengevat:

De wijziging in de kilometeraanduiding in het vijfde lid is vereist als gevolg van de nieuwe indeling van de rede bij Wesseling en Köln-Godorf. Het doel is om te voldoen aan de voorschriften van het Europees Verdrag over het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren en het daarbij gevoegde reglement (ADN), met name voor wat de veiligheidsafstanden betreft. Er moet namelijk een veiligheidsafstand van 300 m in acht worden genomen tot afgemeerde schepen met twee blauwe kegels en daarom moet de zone op de rede bij Wesseling anders worden ingedeeld en wel als volgt:

- De ligplaats tussen km 672,30 en km 672,60 als bedoeld in artikel 14.09, vijfde lid van het RPR is bestemd voor schepen zonder of met één enkele blauwe kegel;
- De ligplaats tussen km 672,65 en km 672,80 zoals bedoeld in artikel 14.09, vierde lid van het RPR is bestemd voor schepen met twee blauwe kegels.

De gewijzigde bepalingen van het RPR komen overeen met de huidige omstandigheden van de rede langs de Rijn bij Wesseling en Köln-Godorf.

Deze wijziging veroorzaakt geen extra kosten voor het bedrijfsleven en de overheid.

Deze wijziging treedt in werking op 1 juni 2026.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar in dat geval zou geen verdere bijdrage geleverd kunnen worden aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart. Het gevolg zou zijn dat het RPR niet meer strookt met de daadwerkelijke situatie ter plekke.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

met het doel verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart,

met het doel het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie op de Rijn,

gaat over tot de goedkeuring van de wijzigingen in artikel 14.09, vierde en vijfde lid van het RPR zoals vermeld in de bij dit besluit gevoegde bijlage.

De in de bijlage vermelde wijzigingen zullen in werking treden op 1 juni 2026.

Bijlage

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

Artikel 14.09 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het vierde lid komt als volgt te luiden:

- “4. Voor schepen die verplicht zijn een teken als bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, te voeren en die te Wesseling of te Köln-Godorf willen laden of lossen, dan wel die aldaar hebben geladen of gelost, is de volgende ligplaats aangewezen:
van km 672,65 tot km 672,80.”

b) Het vijfde lid komt als volgt te luiden:

- “5. Voor schepen die niet verplicht zijn een teken te voeren als bedoeld in artikel 3.14, en schepen die een teken moeten voeren als bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, die in Wesseling of Köln-Godorf willen laden of lossen, dan wel aldaar geladen of gelost hebben, zijn de volgende ligplaatsen aangewezen:
van km 668,80 tot km 669,20
van km 672,30 tot km 672,60.”

PROTOCOL 8

Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart – methanol en accumulatoren – door een voorschrift van tijdelijke aard (artikel 8.14) en definitieve wijzigingen (inhoudsopgave, artikelen 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, bijlagen 3, 7 en 13)

1. De ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018, getiteld '150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart', roept onder het vierde punt “de CCR op om met het oog op een verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart een routekaart op te stellen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen, verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichte van 2015 te verminderen, [en] broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050”.
2. Tegen deze achtergrond heeft de CCR in december 2021 haar routekaart aangenomen voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart tegen 2050. Deze routekaart wordt gezien als een essentieel instrument voor het op gang brengen van de energietransitie. In de praktijk vereist dit het gebruik van alternatieve, koolstofvrije of koolstofneutrale, energiebronnen. Een van de voorwaarden voor het gebruik van dergelijke energiebronnen in de binnenvaart is, naast de algemene beschikbaarheid, dat de relevante regelgeving het gebruik van deze bronnen toestaat en dat voldoende randvoorwaarden worden geschapen voor een veilige toepassing ervan.
3. De invoering van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof in de Rijnvaart heeft aangetoond dat de voorschriften met betrekking tot zowel de technische en operationele aspecten als het scheepvaartpersoneel moeten worden aangevuld om de juridische voorwaarden voor een veilig gebruik van alternatieve energiebronnen tot stand te brengen. Deze aanvullingen moeten ook tegelijkertijd plaatsvinden om lacunes in de regelgeving te voorkomen. De toepassing van betrouwbare randvoorwaarden schept ook investeringszekerheid voor het scheepvaartbedrijfsleven.

4. Het doel van het onderhavige besluit is een regelgevend kader, dat een veilige scheepsbedrijfsvoering waarborgt, en meer bepaald politievoorschriften vast te stellen om het gebruik van bepaalde alternatieve energiebronnen in de binnenvaart toe te staan. De technische voorschriften voor schepen die methanol of accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh gebruiken zijn vastgelegd in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) 2025/1, die op 1 januari 2026 van kracht wordt. Dankzij de ervaringen die op de Rijn zijn opgedaan met innovatieve proefprojecten, waarvoor de CCR ontheffingen heeft verleend, kunnen nu algemene politievoorschriften voor het veilige gebruik van deze twee alternatieve energiebronnen worden vastgelegd.

Het Comité Politiereglement stelt dus voor een nieuw regelgevend kader vast te stellen, om een hoog veiligheidsniveau in de Rijnvaart en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn te waarborgen. Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) moet worden aangepast om de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart en in het bijzonder het gebruik van methanol en accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh te bevorderen.

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 hebben tot doel het RPR aan te passen om een modern en veilig regelgevend kader tot stand te brengen voor het gebruik van bepaalde alternatieve energiebronnen op de Rijn, namelijk methanol en accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh.

In het navolgende worden de behoeften beschreven waaraan de wijzigingen van het RPR beantwoorden, teneinde uniforme politievoorschriften vast te stellen.

a) Artikel 1.01 – Betekenis van enige uitdrukkingen

De rechtszekerheid wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de regelgeving, die normatief moet zijn, dat wil zeggen moet voorschrijven en verbieden. Bovendien moet de regelgeving begrijpelijk zijn. Begrijpelijkheid houdt in dat regelgeving leesbaar, duidelijk, nauwkeurig en samenhangend moet zijn. Met betrekking tot regelgeving impliceert 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.

Het doel is de samenhang te verzekeren van de begrippen en definities in het RPR, dat zich voornamelijk tot de schipper richt. Voor de aanpassing van het RPR om het gebruik van alternatieve energiebronnen (methanol, accumulatoren) toe te staan, moeten bepaalde begrippen dus worden verduidelijkt en nauwkeurig worden gedefinieerd. Er is echter voor gekozen niet systematisch naar ES-TRIN te verwijzen, maar te voorzien in een definitie voor de begrippen die het meest in het RPR zullen worden gebruikt, om zo een optimale samenhang van het RPR te waarborgen. Sommige van deze definities zijn overgenomen uit de meest recente editie van ES-TRIN (2025/1). Door deze begrippen en definities aan het RPR toe te voegen, kunnen misverstanden worden voorkomen en incoherenties worden verminderd. Dankzij de definitie van het begrip 'alternatieve energiebron' kunnen bovendien eenvoudiger gemeenschappelijke voorschriften voor de verschillende energiebronnen worden opgesteld, aangezien de betrokken energiebronnen niet telkens hoeven te worden vermeld.

De harmonisatie van de terminologie verbetert de kwaliteit van de regelgeving en daarmee dus ook de duidelijkheid, de begrijpelijkheid en de doeltreffendheid ervan. De integrale harmonisatie van de terminologie in de drie taalversies versterkt de rechtszekerheid in het kader van het RPR. De harmonisatie van de in het RPR gebruikte terminologie draagt bij aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn.

b) Artikel 2.06 – Kenteken van schepen die alternatieve energiebronnen gebruiken (bijlage 3: schetsen 66, 67, 68, 69, 70)

Het is van cruciaal belang in noodsituaties vooraf op de hoogte te zijn van de specifieke risico's die gepaard gaan met een alternatieve energiebron (LNG, methanol, accumulatoren). De hulpdiensten moeten, voordat zij bij een ongeval aan boord gaan, weten of het schip methanol en/of accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh gebruikt, aangezien zij afhankelijk daarvan bepaalde hulpverleningstechnieken en -middelen zullen inzetten. In de praktijk heeft het kenteken tot doel bij een ongeval informatie te bieden aan de hulp- en politiediensten die zich in de nabijheid van het schip bevinden.

Het voorziene kenteken vormt een aanvulling op de in artikel 12.01 van het RPR bedoelde elektronische meldplicht. De verkeerspost kan de hulp- en politiediensten dus ook laten weten dat een schip een LNG- of methanolinstallatie of accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh aan boord heeft.

Tegen deze achtergrond wordt voorgesteld de pictogrammen te gebruiken die zijn vastgelegd in de norm ISO 17840-4 : 2018, die al in het wegvervoer worden toegepast. Er wordt op gewezen dat de pictogrammen uit deze norm sinds 2022 zijn overgenomen in de op 20 maart 1958 te Genève gesloten *Overeenkomst betreffende de vaststelling van geharmoniseerde technische reglementen van de Verenigde Naties voor voertuigen op wielen en voor uitrustingsstukken en onderdelen die daarop kunnen worden gemonteerd en/of gebruikt, en betreffende de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen die krachtens die reglementen van de Verenigde Naties zijn verleend*. Ter wille van de leesbaarheid zijn in het RPR echter alleen de pictogrammen overgenomen voor de meest voor de hand liggende combinaties van energiebronnen die in de binnenvaart zullen worden gebruikt.

Door de in de bovengenoemde norm vastgelegde pictogrammen over te nemen, wordt voorzien in een kentekening voor de gebruikte energiebronnen die gemeenschappelijk is voor alle vervoerswijzen. Zo zullen de hulpdiensten sneller en veiliger kunnen ingrijpen. Hierdoor kan er bovendien worden gezorgd voor een uniforme informatieverstrekking voor alle hulpdiensten in Europa.

De norm ISO 17840-4 : 2018 wordt in verschillende landen en voor verschillende vervoerswijzen toegepast. Het Internationaal Technisch Comité Brandpreventie en -bestrijding (CTIF) beveelt de toepassing van de norm aan. Doordat wordt voorzien in een kentekening die al voor vrachtwagens en bussen wordt gebruikt, zal de norm steeds meer bekend worden.

Afgezien daarvan kan de informatie over de gebruikte alternatieve energiebron ook nuttig zijn voor de andere schepen, die op grond van artikel 1.16 van het RPR verplicht zijn bijstand te verlenen. Alternatieve energiebronnen gaan gepaard met bijzondere risico's en het is belangrijk dat de personen die bijstand of hulp verlenen geen gevaar lopen (methanoldampen zijn bijvoorbeeld zeer giftig).

Wat de kenmerken betreft, moet het kenteken:

- op geschikte en goed zichtbare plaatsen zijn aangebracht;
- ten minste aan beide zijden en aan de achterzijde van het schip, alsmede op het dak van het stuurhuis of anders op een andere van bovenaf goed zichtbare plaats zijn aangebracht; het is de bedoeling dat het kenteken van een veilige afstand vanuit alle hoeken (360 graden) zichtbaar is, zodat de hulp- en politiediensten drones kunnen inzetten;
- retro-reflecterend zijn. Volgens de hulpdiensten is dit een betere oplossing dan een specifieke verlichting 's nachts;
- geschikte afmetingen hebben, afhankelijk van de lengte van het schip. Voor kleine schepen zijn de minimale afmetingen van het bord 20 x 15 cm, terwijl deze voor andere schepen 60 x 45 cm zijn. Er is gekozen voor minimale afmetingen van 20 x 15 cm, aangezien deze ook in het wegvervoer worden gebruikt.

Schepen die al een LNG-installatie aan boord hebben, zullen hun kenteken dus moeten aanpassen. Aan artikel 2.06 is een vijfde lid toegevoegd, waarin is vastgelegd dat voor deze schepen een overgangstermijn tot 1 december 2027 geldt, zodat zij voldoende tijd krijgen om het nieuwe kenteken te voeren.

c) Artikel 3.29 – Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging (bijlage 3: schets 58)

Voor de aanpassing van het RPR moeten ook de tekens worden aangepast die bij het bunkeren of wisselen van tanks mogen worden getoond door schepen of samenstellen die een alternatieve energiebron gebruiken voor de voortstuwing. Het doel is schepen of samenstellen toe te staan de bij artikel 3.29, eerste lid, van het RPR voorgeschreven tekens te tonen, dat wil zeggen een rood en een wit licht 's nachts en een rood-witte vlag overdag. Deze tekens mogen alleen worden getoond bij het bunkeren of het wisselen van tanks.

In de praktijk is het doel het schip of samenstel te beschermen tegen hinderlijke waterbeweging veroorzaakt door het langsvaren van andere schepen, door deze schepen te verplichten afstand te houden van het schip of samenstel dat aan het bunkeren is of tanks aan het wisselen is.

d) Artikel 6.28 – Doorvaren van sluisen

Om in het RPR voor schepen en samenstellen die alternatieve energiebronnen in de binnenvaart gebruiken hetzelfde veiligheidsniveau te verzekeren als voor schepen en samenstellen die gasolie gebruiken, moeten de voorschriften met betrekking tot het schutten worden aangepast. Sluisen zijn sterk besloten ruimten. In een sluis kunnen branden en lekkages van giftige of brandbare dampen moeilijker worden beheerst en tot een verhoogd risico leiden voor gelijktijdig geschutte schepen of samenstellen.

Daarom moet erop worden toegezien dat er tijdens het schutten van schepen

- die methanol gebruiken, geen methanol vrijkomt, die giftige dampen kan veroorzaken of vlammen als er een gloeiende bron aanwezig is;
- die accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh gebruiken, geen 'thermal runaway' ontstaat, die brand kan veroorzaken.

Voordat het schip de sluis invaart, mag er bijvoorbeeld geen overdruk zijn (in het geval van vloeibaar aardgas (LNG)) of geen hogere temperatuur dan onder normale bedrijfsomstandigheden (bijvoorbeeld in accumulatoren of brandstofcellen). Dit moet a priori ook worden voorkomen tijdens het schutten.

Schepen of samenstellen die methanol, LNG of accumulatoren gebruiken, hoeven a priori niet afzonderlijk worden geschut, omdat de gevaarlijke zones zich niet uitstrekken tot buiten de perimeter van de romp van het schip of het samenstel. Een vlam of vonk op een ander schip vormt dus geen risico voor schepen die een alternatieve energiebron gebruiken. De deskundigengroep die hierover specifiek werd geraadpleegd, was van mening dat deze schepen niet afzonderlijk hoeven te worden geschut. Bijgevolg kunnen er verschillende soorten schepen samen worden geschut (een conventioneel schip samen met een schip dat op methanol vaart). Gelijktijdig schutten is dus toegestaan.

Op grond van ES-TRIN kunnen echter schepen worden gebouwd waarvan de gevaarlijke zones zich uitstrekken tot buiten de perimeter van de romp van het schip of het samenstel, dat wil zeggen tot buiten het verticale oppervlak dat de perimeter van de scheepsromp volgt. Als dit het geval is, moet de schipper het sluispersoneel onverwijld daarvan in kennis stellen, voordat het schip de sluis invaart. Hij moet daarbij ook aangeven welke minimumafstand tussen zijn schip of samenstel, en een ander schip in acht moet worden genomen. Indien nodig moet het schip, afhankelijk van de afmetingen van de sluis, afzonderlijk worden geschut. De in acht te nemen minimumafstand is vastgelegd in de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN.

e) Artikel 7.01 – Algemene beginselen voor het ligplaats nemen

Wat betreft de regels voor het ligplaats nemen, hoeft een schip dat een alternatieve energiebron (methanol, accumulatoren) voor de voortstuwing gebruikt in principe geen veiligheidsafstanden in acht te nemen, tenzij de risicoanalyse als bedoeld in artikel 30.04 van ES-TRIN anders uitwijst. De in acht te nemen afstanden zijn vastgelegd in de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN. Een schip of samenstel dat een veiligheidsafstand in acht dient te nemen ten opzichte van andere schepen moet, ter aanvulling van het kenteken als bedoeld in artikel 2.06, een voor andere schepen goed zichtbaar bord voeren, dat aangeeft dat in de nabijheid van het schip of samenstel op minder dan de in de gebruiksaanwijzing vastgelegde afstand geen ligplaats mag worden genomen, conform artikel 3.33 van het RPR.

f) Artikel 7.08, derde lid – Bewaking en toezicht

In artikel 7.08 van het RPR is vastgelegd dat bepaalde schepen in specifieke gevallen een ter zake kundige bewaker aan boord moeten hebben, en altijd onder toezicht moeten zijn gesteld. Het derde lid stelt dat de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist is indien geen brandstof (LNG of methanol) wordt verbruikt of geen accumulatoren in bedrijf zijn of worden geladen, en de operationele gegevens op afstand kunnen worden uitgelezen. In dit geval kan het schip, in plaats van een ter zake kundige bewaker aan boord te hebben, op afstand onder toezicht worden gesteld van een persoon met voldoende kennis ter zake die, zo nodig, snel kan ingrijpen.

g) Artikel 8.11 – Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol als brandstof gebruiken

Het gebruik van methanol in de binnenvaart brengt specifieke risico's met zich mee, met name tijdens het bunkeren, dat wil zeggen het overslaan van vloeibare of gasvormige brandstof. De voorschriften voor het bunkeren van methanol zijn in grote mate geïnspireerd op de voorschriften die gelden voor het bunkeren van vloeibaar aardgas. De aanpassing van de voorschriften van het RPR voor het bunkeren is een belangrijk aspect om het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart toe te staan. Het gaat hier enerzijds om de veiligheid aan boord van schepen en anderzijds om de plicht tot waakzaamheid van de schipper bij het bunkeren.

In het licht hiervan moeten de hoofdstukken 8 en 15 van het RPR worden aangepast. Het is wenselijk geacht de bepalingen voor LNG en methanol in één artikel onder te brengen, namelijk artikel 8.11.

h) Artikel 8.12 – Veiligheid bij het wisselen van tanks die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol bevatten

In het RPR moeten specifieke bepalingen worden vastgelegd voor het wisselen van tanks aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol gebruiken, om rekening te houden met de specifieke aard van deze werkzaamheden. Het wisselen van een brandstoftank brengt namelijk niet dezelfde risico's met zich mee als het bunkeren van brandstof. Tegen deze achtergrond werd het noodzakelijk geacht een nieuw artikel 8.12 in te voeren. In dit artikel is vastgelegd dat het wisselen van tanks tijdens het varen en het aan of van boord gaan van passagiers niet is toegestaan. Het artikel voorziet ook in een rookverbod tijdens het wisselen van tanks en verwijst naar aanvullende maatregelen die in de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN zijn vastgelegd.

i) **Artikel 8.13 – Alarminstallatie, noodstop en hernieuwde ingebruikstelling voor schepen die een LNG- of methanolinstallatie aan boord hebben**

De voortstuwing is een installatie die niet zoals alle andere is. Op een waterweg als de Rijn is het schip zonder voortstuwing namelijk niet meer manoeuvreerbaar. Het is dus een installatie die van cruciaal belang is voor de veiligheid in de binnenvaart.

De risico's die gepaard gaan met een voortstuwing op gasolie zijn onder andere problemen met de brandstoftoevoer, motorstoringen of een brand in de machinekamer. Of de motor goed functioneert en het brandstofniveau in de tanks in orde is, kan in het stuurhuis worden gecontroleerd (zie artikel 7.04, vierde lid, en artikel 8.05, dertiende lid van ES-TRIN). Gezien de betrouwbaarheid van dit soort voortstuwingen op gasolie, hoeft de schipper dus in feite niet zeer veel te controleren. Dit is de reden waarom in de huidige tekst van het RPR geen specifieke bepalingen met betrekking tot een noodstop en hernieuwde ingebruikstelling zijn opgenomen.

De alternatieve energiebronnen zijn veel complexer als het gaat om hun opslag of om de energieomzetting (bijvoorbeeld brandstofcellen in combinatie met accumulatoren). Het aantal mogelijke storingen is dus veel groter, hetgeen ook de reden is waarom er talrijke alarmen zijn voorzien. Voordat er een situatie ontstaat die niet meer in de hand te houden is (bijvoorbeeld een 'thermal runaway' of het vrijkomen van giftige gassen), zullen er verschillende alarmen in werking treden; het is belangrijk dat de schipper daar adequaat op reageert. De eerste ervaringen met de proefprojecten laten zien dat er vaak storingen zijn in de brandstofcellen. Verder is het zo dat deze alternatieve energiebronnen in veel gevallen een automatische uitschakeling vereisen (bijvoorbeeld als er een lek wordt gedetecteerd in een leiding of in de machinekamer). Het is belangrijk dat de schipper en/of de bemanning de nodige voorzorgsmaatregelen treft/treffen voordat de installatie weer wordt opgestart (bijvoorbeeld: het lek opsporen, ventileren om een explosieve of toxische atmosfeer te voorkomen). Door de oorsprong te bepalen van de lekken die hebben geleid tot het uitschakelen van de installatie en het afblazen van giftige of explosieve vloeistoffen of gassen, kan een hoog veiligheidsniveau worden verzekerd.

In het licht van de complexiteit van deze systemen die gebruikmaken van alternatieve energiebronnen is ES-TRIN aangevuld met een voorschrift over de aanwezigheid van een gebruiksaanwijzing (voor een correct gebruik van de installatie onder normale omstandigheden) en van veiligheidsinstructies (in de veiligheidsrol) voor situaties die tot problemen kunnen leiden (zie artikel 30.05 van ES-TRIN). Deze twee documenten moeten de schipper de informatie verstrekken die hij nodig heeft om de installatie veilig te kunnen gebruiken en om te weten wat hij moet doen als er storingen zijn. De verleiding is namelijk groot een alarm te negeren, want het systeem blijft gewoon werken, of het systeem simpelweg uit te schakelen en weer op te starten. In het eerste geval bestaat het risico dat er een 'point of no return' wordt bereikt en in het tweede geval kan het systeem schade oplopen en vervolgens haperingen vertonen, omdat de vereiste procedures niet werden gerespecteerd.

Het RPR verplicht de schipper niet om ES-TRIN aan boord van het schip te hebben als hij onderweg is. Dat het schip voldoet aan de voorschriften blijkt uit het Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen of het Uniecertificaat, dat zich aan boord moet bevinden. Er kan dus niet van worden uitgegaan dat de schipper ES-TRIN kent.

Dit nieuwe voorschrift zorgt ervoor dat de installatie op een veilige wijze opnieuw kan worden opgestart. Daarom is aan hoofdstuk 8 van het RPR een nieuw artikel 8.13 toegevoegd, waarin een algemene bepaling is vastgelegd. Het doel is de schipper erop te wijzen dat hij in geval van een noodstop en hernieuwde ingebruikstelling de in de veiligheidsrol vastgelegde instructies en maatregelen in acht moet nemen. Deze algemene bepaling is bedoeld om de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn te waarborgen. Er zij op gewezen dat een veiligheidsrol niet verplicht is voor een schip dat accumulatoren aan boord heeft, die al dan niet in combinatie met een motor op gasolie worden gebruikt.

j) Artikel 8.14 – Veiligheid van schepen die een methanolinstallatie of accumulatoren aan boord hebben

Een schip aan boord waarvan een methanol- of accumulatorinstallatie is ingebouwd, brengt specifieke risico's met zich mee, en voor het gebruik van deze energiebronnen zijn specifieke competenties vereist. De schipper moet er daarom op toezien dat een persoon aan boord over de geschikte competenties beschikt. Om de administratieve lasten te beperken, wordt er momenteel geen specifieke verklaring vereist, in tegenstelling tot voor schepen die een LNG-installatie aan boord hebben. Ook de manier waarop deze competenties moeten worden aangetoond en zelfs de inhoud van de competenties wordt niet vastgelegd.

Het is dus de bedoeling dat de schipper erop toeziet dat een persoon aan boord de specifieke risico's kent die gepaard gaan met het gebruik van deze alternatieve energiebronnen, om een veilige scheepvaart te waarborgen.

Er wordt verwezen naar de richtsnoeren van CESNI, die een mogelijke bron zijn voor informatie over de nodige competenties.

k) Artikel 15.07 – Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol (bijlage 3: schets 62)

De aanpassing van de voorschriften van het RPR voor het bunkeren, dat wil zeggen het overslaan van vloeibare of gasvormige brandstof, is een belangrijk aspect om het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart toe te staan. Het gaat hier enerzijds om de veiligheid aan boord van schepen en anderzijds om de plicht tot waakzaamheid van de schipper bij het bunkeren. Bijgevolg moeten de hoofdstukken 8 en 15 van het RPR worden aangepast.

De meeste voorschriften die gelden voor LNG zijn overgenomen voor methanol, tenzij dit niet zinvol werd geacht omdat de temperatuur- en drukomstandigheden voor methanol dezelfde zijn als die van de omgevingslucht. Er is ook voorzien in een controlelijst voor het bunkeren, waarbij rekening is gehouden met de specifieke risico's die verbonden zijn aan de toxiciteit en brandbaarheid van methanol. Er wordt op gewezen dat het feit dat methanol met een onzichtbare vlam brandt, een extra risico vormt.

Daarnaast moest ook het teken worden gewijzigd dat moet worden gevoerd om aan te geven dat het verboden is hinderlijke waterbeweging te veroorzaken in de nabijheid van een schip dat moet bunkeren (artikel 15.07, achtste lid, onderdeel b), aangezien de verwijzing naar het bord A.9 aanleiding heeft gegeven tot juridische problemen: het gebruik van dit bord is namelijk voorbehouden aan de bevoegde autoriteiten. Voortaan moet hiervoor het in artikel 3.33 voorziene teken worden gevoerd.

l) Bijlage 7 (A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken)

Aangezien artikel 15.07, achtste lid, onderdeel b, van het RPR is gewijzigd, dient ook de vermelding bij het teken A.9 in bijlage 7 van het RPR te worden gewijzigd.

m) Bijlage 13 – Lijst van scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn

In artikel 1.10 van het RPR wordt verwezen naar bijlage 13, die een volledige lijst bevat van scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig dit artikel aan boord aanwezig moeten zijn. Deze volledige lijst bevat ook documenten die vereist zijn op grond van andere regelgeving, zoals het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en ES-TRIN. Het doel is de samenhang tussen het RPR en het ROSR, en meer in het bijzonder ES-TRIN te garanderen. Bijlage 13 moet worden aangevuld om daarin de op grond van ES-TRIN vereiste documenten vast te leggen die aanwezig moeten zijn aan boord van schepen die alternatieve energiebronnen gebruiken.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Er zijn alternatieven denkbaar voor een aantal in de bijlage voorgestelde wijzigingen van het RPR.

- Zo zijn voor het vast te leggen kenteken verschillende opties mogelijk. Er zou bijvoorbeeld een specifiek kenteken voor de binnenvaart kunnen worden ontwikkeld, maar dit zou niet bijdragen aan de harmonisatie van de in de verschillende vervoerswijzen gebruikte kentekens, en zou het voor de hulpdiensten ingewikkelder maken om het kenteken te herkennen. Wat betreft de plaats van het kenteken zou een alternatief kunnen zijn om het op de brandstoftanks aan te brengen. Dit is echter geen bevredigende oplossing omdat de brandstoftanks ook benedendeks kunnen zijn geplaatst. Daarnaast zouden de letters een veel grotere hoogte kunnen hebben dan de voorziene 20 cm (bijvoorbeeld één meter). Het doel van het kenteken is echter om personen die aan boord komen, te laten weten dat het schip een alternatieve energiebron gebruikt. Een letterhoogte van één meter is te groot voor dit doel. Bovendien zouden dergelijke grote tekens ook nodeloos ongerustheid kunnen wekken bij oeverbewoners langs de betrokken waterweg, zoals reeds is vastgesteld. Die vrees is er niet voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren.
- Ook kan worden overwogen om niet te vereisen dat er een bewaker aanwezig moet zijn aan boord van een stilliggend schip dat vloeibaar aardgas (LNG) of methanol als brandstof verbruikt, of waarop accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh worden opgeladen. Een alternatief zou kunnen zijn om, conform de huidige tekst van artikel 7.08 van het RPR, het schip dan onder toezicht te stellen. Na overleg in de Werkgroep CESNI/PT is dit alternatief echter ter zijde geschoven. In geval van een verhoging van de druk in de brandstoftank zou via het overdrukventiel namelijk aardgas kunnen worden afgegeven in de atmosfeer. Enerzijds moet het vrijkomen van aardgas worden voorkomen omdat aardgas voornamelijk methaan bevat, een broeikasgas. Anderzijds kan in geval van een defect aan het overdrukventiel of de LNG-installatie niet worden uitgesloten dat er een risico ontstaat voor personen, voor het milieu, of voor het schip zelf. Evenzo kunnen bij een defect aan de methanolinstallatie giftige dampen vrijkomen. Voor accumulatoren bestaat het risico op een 'thermal runaway'. Om die reden heeft de deskundigengroep zich uitgesproken voor de aanwezigheid van een bewaker aan boord. Het is daarentegen wel mogelijk het schip onder toezicht te stellen indien een aantal voorwaarden is vervuld: zo was de deskundigengroep van mening dat de aanwezigheid van een bewaker aan boord niet vereist is indien aan boord geen vloeibaar aardgas (LNG) of methanol als brandstof wordt verbruikt of geen accumulatoren in bedrijf zijn, de operationele gegevens van de installatie op afstand kunnen worden uitgelezen en het schip onder toezicht is gesteld van een persoon met voldoende kennis ter zake die, zo nodig, snel kan ingrijpen.
- Momenteel moet slechts één bemanningslid aan boord over de nodige specifieke competenties beschikken. Een alternatief zou kunnen zijn dat alle bemanningsleden over deze competenties moeten beschikken. Er is in het onderhavige voorstel echter afgezien van dit alternatief, gezien het tekort aan arbeidskrachten en het feit dat het moeilijk is om personeel met deze competenties te vinden indien een bemanningslid door onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld ziekte) moet worden vervangen.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Er is voorzien in een groot aantal wijzigingen van het RPR, om een geharmoniseerd en modern regelgevend kader tot stand te brengen voor het gebruik van alternatieve energiebronnen, namelijk methanol en accumulatoren, op de Rijn.

a) Artikel 1.01 – Betekenis van enige uitdrukkingen

Artikel 1.01 van het RPR, waarin de betekenis van enige uitdrukkingen wordt gegeven, is als volgt gewijzigd:

- onderdeel ad, waarin het begrip 'LNG-installatie' is gedefinieerd, is gewijzigd om de drie taalversies van het RPR op elkaar af te stemmen;
- onderdeel aj is toegevoegd om daarin het begrip 'alternatieve energiebron' te definiëren;
- onderdeel ak is toegevoegd om daarin het begrip 'methanolinstallatie' te definiëren;

- onderdeel al is toegevoegd om daarin het begrip 'accumulator' te definiëren;
- onderdeel am is toegevoegd om daarin het begrip 'brandstofcel' te definiëren. Deze definitie komt overeen met die in ES-TRIN 2025/1 (bijlage 8, definitie 1.3.4);
- onderdeel an is toegevoegd om daarin het begrip 'verwisselbare tank' te definiëren. Deze definitie komt overeen met die in ES-TRIN 2025/1 (bijlage 8, definitie 1.1.19).

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

b) Artikel 2.06 – Kenteken van schepen die alternatieve energiebronnen gebruiken (bijlage 3: schetsen 66, 67, 68, 69, 70)

Artikel 2.06 van het RPR is als volgt gewijzigd:

- artikel 2.06, eerste lid, is gewijzigd om daarin het begrip 'alternatieve energiebron' op te nemen;
- artikel 2.06, tweede lid, is gewijzigd om daarin te verwijzen naar de norm ISO 17840-4 : 2018;
- artikel 2.06, derde lid, is gewijzigd om er de afmetingen in vast te leggen die het kenteken moet hebben, afhankelijk van het scheepstype;
- artikel 2.06, vierde lid, is gewijzigd om daarin met name vast te leggen dat het kenteken retro-reflecterend moet zijn;
- in artikel 2.06 is een vijfde lid ingevoegd, waarin is vastgelegd dat voor schepen die al een LNG-installatie aan boord hebben een langere overgangstermijn, tot 1 december 2027, geldt om het nieuwe kenteken te voeren (zie bijlage 3, schets 66 van het RPR).

Aangezien de titel van artikel 2.06 is gewijzigd, is ook de inhoudsopgave aangepast.

Bijlage 3 van het RPR, die heeft betrekking op de optische tekens van schepen, is als volgt gewijzigd:

- schets 66 is gewijzigd om daarin te verwijzen naar het in de norm ISO 17840-4 : 2018 vastgelegde pictogram voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als alternatieve energiebron, en gasolie gebruiken;
- er is een nieuwe schets 67 ingevoegd voor het kenteken van schepen die methanol als alternatieve energiebron, en gasolie gebruiken;
- er is een nieuwe schets 68 ingevoegd voor het kenteken van schepen die methanol en accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh als alternatieve energiebron, en gasolie gebruiken;
- er is een nieuwe schets 69 ingevoegd voor het kenteken van schepen die accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh als alternatieve energiebron gebruiken;
- er is een nieuwe schets 70 ingevoegd voor het kenteken van schepen die accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh als alternatieve energiebron, en gasolie gebruiken.

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

In de praktijk bedragen de kosten voor de aankoop van de borden slechts ongeveer honderd euro per vaartuig, terwijl de kosten voor een methanol- of accumulatorinstallatie enkele honderdduizenden euro's bedragen. Er moet ook rekening worden gehouden met de kosten voor het vervangen van het LNG-bord door het nieuwe bord. Er zijn momenteel ongeveer dertig schepen die op LNG varen in de lidstaten van de CCR. Deze schepen zullen hun bord moeten aanpassen. Aan artikel 2.06 van het RPR is een vijfde lid toegevoegd om hen meer tijd te geven voor deze aanpassing. De betrokken schepen hebben vaak een waarde van enkele miljoenen euro, die moet worden afgezet tegen de kosten voor enkele borden. Kortom, vallen de extra kosten voor de nieuwe borden, waarin de wijziging van het RPR voorziet, in het niet bij de kosten voor de bouw van een nieuw schip of de ombouw van een bestaand schip.

Tot slot zullen de elektronische meldplicht en het kenteken de autoriteiten en hulpdiensten bij een ongeval in staat stellen het schip snel te lokaliseren, en ervoor zorgen dat zij op de hoogte zijn van de gebruikte alternatieve energiebron(nen) alvorens aan boord te gaan.

c) Artikel 3.29 – Bescherming tegen hinderlijke waterbeweging (bijlage 3: schets 58)

Artikel 3.29, tweede lid, van het RPR is gewijzigd om daarin een nieuw onderdeel c in te voegen.

Deze wijziging brengt aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en geringe kosten voor de autoriteiten met zich mee. In de praktijk zijn de kosten beperkt tot de aanschaf van de bij artikel 3.29, eerste lid, van het RPR voorgeschreven tekens, dat wil zeggen een rood en een wit licht, en een rood-witte vlag.

d) Artikel 6.28 – Doorvaren van sluizen

Artikel 6.28 van het RPR is als volgt gewijzigd:

- artikel 6.28, tiende lid, van het RPR is gewijzigd om daarin een nieuwe bepaling in te voegen die betrekking heeft op het mogelijk vrijkomen van giftige of brandbare dampen bij het gebruik van LNG, maar ook van methanol en accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh;
- artikel 6.28, elfde lid, van het RPR is gewijzigd om daarin te verwijzen naar de veiligheidsafstanden die in acht moeten worden genomen op basis de resultaten van de risicoanalyse waaruit eventuele vereisten met betrekking tot het schutten kunnen voortvloeien, en die in de gebruiksaanwijzing zijn vastgelegd; het huidige elfde lid krijgt hierdoor een nieuw nummer en wordt het twaalfde lid;
- het huidige twaalfde lid krijgt een nieuw nummer en wordt het dertiende lid;
- het huidige dertiende lid krijgt een nieuw nummer en wordt het veertiende lid.

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

e) Artikel 7.01 – Algemene beginselen voor het ligplaats nemen

De algemene beginselen voor het ligplaats nemen, zijn in artikel 7.01 vastgelegd. Artikel 7.01 is gewijzigd om daaraan een nieuw zesde lid toe te voegen. Schepen die een alternatieve energiebron voor de voortstuwing gebruiken hoeven bij het meren en ligplaats nemen in principe geen veiligheidsafstand ten opzichte van andere schepen in acht te nemen, tenzij de specifieke risicoanalyse voor het schip anders uitwijst en dit in de gebruiksaanwijzing is vastgelegd.

De wijziging van artikel 7.01 van het RPR brengt geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven met zich mee, maar kan in de praktijk problemen opleveren gezien het beperkte aantal ligplaatsen.

f) Artikel 7.08, derde lid – Bewaking en toezicht

Artikel 7.08 dat betrekking heeft op bewaking en toezicht is als volgt gewijzigd:

- artikel 7.08, derde lid, onderdeel a, is gewijzigd om daarin vast te leggen dat de aanwezigheid van een bewaker niet is vereist indien aan boord geen vloeibaar aardgas of methanol als brandstof wordt verbruikt of er geen accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh in bedrijf zijn;
- artikel 7.08, derde lid, onderdeel b, is gewijzigd om daarin vast te leggen dat een schip dat vloeibaar aardgas (LNG), methanol of accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh gebruikt, op afstand onder toezicht kan worden gesteld indien er geen ter zake kundige bewaker aan boord is;
- artikel 7.08, derde lid, onderdeel c, is gewijzigd om daarin aan te geven dat de met het toezicht belaste persoon de relevante vereisten die in de gebruiksaanwijzing zijn vastgelegd, moet kennen en in acht nemen.

Deze wijzigingen brengen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven met zich mee. Het gaat hier om de kosten voor het toezicht op afstand, wanneer de LNG- of methanolinstallatie of de accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh in bedrijf zijn of worden geladen.

g) Artikel 8.11 – Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol als brandstof gebruiken

Artikel 8.11 is gewijzigd. De voorschriften met betrekking tot de veiligheid aan boord van schepen die LNG als brandstof gebruiken, gelden nu ook voor schepen die methanol als brandstof gebruiken. Deze voorschriften zijn samengevoegd in de nieuwe versie van artikel 8.11.

h) Artikel 8.12 – Veiligheid bij het wisselen van tanks die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol bevatten

Er is een nieuw artikel 8.12 ingevoegd, dat betrekking heeft op het wisselen van tanks, dat wil zeggen het veilig laden en lossen van verwisselbare tanks aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol gebruiken.

i) Artikel 8.13 – Alarminstallatie, noodstop en hernieuwde ingebruikstelling voor schepen die een LNG- of methanolinstallatie aan boord hebben

Er is een nieuw artikel 8.13 ingevoegd, waarin is bepaald dat de specifieke instructies die zijn vastgelegd in de veiligheidsrol voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol gebruiken, in acht moeten worden genomen. De inhoudsopgave is dienovereenkomstig aangepast.

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

j) Artikel 8.14 – Veiligheid van schepen die een methanolinstallatie of accumulatoren aan boord hebben

Het nieuwe artikel 8.14 van het RPR geeft een nieuwe verantwoordelijkheid aan de schipper, die erop moet toezien dat een persoon aan boord over de geschikte competenties beschikt.

De richtsnoeren van CESNI zijn een van de middelen om de nodige competenties te bepalen.

De administratieve lasten blijven beperkt omdat er geen verklaring wordt vereist, waardoor de eigenaar of exploitant zelf kan bepalen hoe de competenties worden verworven en zelf een geschikte persoon aan boord kan kiezen. Deze wijziging brengt voor het bedrijfsleven echter kosten met zich mee, met name voor de opleiding om de nodige competenties te verwerven.

Er is voorzien in een voorschrift van tijdelijke aard, zodat voldoende ervaringen kunnen worden opgedaan met de toepassing van deze nieuwe bepalingen. Na drie jaar zal dan kunnen worden beoordeeld of de bepalingen met betrekking tot de bemanning moeten worden gewijzigd.

k) Artikel 15.07 – Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol (bijlage 3: schets 62)

De meeste voorschriften die gelden voor LNG zijn overgenomen. Sommige bepalingen gelden echter alleen voor LNG, aangezien de temperatuur- en drukomstandigheden voor methanol tijdens het bunkeren dezelfde zijn als die van de omgevingslucht (zie artikel 15.07, zevende en achtste lid). Er is ook voorzien in een controlelijst voor het bunkeren. Door deze lijst, die door de CCR zal worden gepubliceerd, kunnen de werkwijzen worden geharmoniseerd.

Schets 62 is gewijzigd om rekening te houden met de wijziging van artikel 15.07, achtste lid, onderdeel a, waarmee de plicht tot waakzaamheid die geldt bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) wordt uitgebreid tot het bunkeren van methanol.

De belangrijkste kostenpost voor schepen die alternatieve energiebronnen (LNG, methanol en accumulatoren) gebruiken, wordt gevormd door de investeringen in de bouw of ombouw van een bestaand schip. Die ombouwkosten belopen enkele honderdduizenden euro's. De extra kosten voor de nieuwe borden, waarin de wijziging van het RPR voorziet, vallen daarbij verhoudingsgewijze in het niet.

l) Bijlage 7 (A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken)

Aangezien artikel 15.07, achtste lid, onderdeel b, van het RPR is gewijzigd, is ook de vermelding bij het teken A.9 in bijlage 7 van het RPR gewijzigd.

m) Bijlage 13 – Lijst van scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn

Het RSP voorziet nog niet in een verklaring voor schepen die methanol of accumulatoren gebruiken. De in punt 2.7 bedoelde verklaringen hebben dus alleen betrekking op schepen die een LNG-installatie aan boord hebben. Het RPR is daarom dienovereenkomstig gewijzigd. ES-TRIN 2025/1 bevat een aantal wijzigingen ten opzichte van ES-TRIN 2023/1, die met name betrekking hebben op:

- brandstoffen met een laag vlampunt en in het bijzonder de opslag en het gebruik van methanol;
- de markering van explosiegevaarlijke gebieden en van brandstoffen;
- elektrische aandrijvingen en lithium-ion-accumulatoren.

Voor schepen en samenstellen die alternatieve energiebronnen gebruiken, zijn – gezien de specifieke risico's die daarmee gepaard gaan – de maatregelen die onder normale bedrijfsomstandigheden moeten worden genomen, vastgelegd in de gebruiksaanwijzing, terwijl de maatregelen voor kritieke situaties in de veiligheidsrol staan. Deze twee documenten zijn gebaseerd op risicoanalyses. Tegen deze achtergrond is punt 5.12 van bijlage 13 bij het RPR gewijzigd, waarbij de lijst van de documenten die aan boord aanwezig moeten zijn, is geactualiseerd. Er wordt verwezen naar de in ES-TRIN 2025/1 genoemde documenten. 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 deze wijzigingen af te zien, maar in dat geval zou er geen nieuw regelgevend kader voor het veilige gebruik van bepaalde alternatieve energiebronnen op de Rijn tot stand kunnen worden gebracht. Hierdoor zou de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Rijn niet worden verbeterd.

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

Besluit

De Centrale Commissie,

geleid door de wens ten volle bij te dragen aan de bescherming van het milieu en het klimaat alsmede innovatie te bevorderen,

gelet op haar niet-aflatende inspanningen om de welvaart, de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn te waarborgen, ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868,

onder verwijzing naar de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018, die door de bevoegde ministers van de lidstaten van de CCR is ondertekend,

voortbouwend op de bij Besluit 2021-II-36 aangenomen routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart,

zich ervan bewust zijnde dat de energietransitie een cruciale uitdaging vormt voor de Rijnvaart en de Europese binnenvaart en dat dit een prioriteit moet blijven in het overheidsbeleid,

I

op voorstel van haar Comité Politierglement,

ernaar strevend de uniformiteit en de samenhang te waarborgen van alle technische standaarden en reglementaire voorschriften die voor de Rijnvaart gelden,

neemt de in de bijlagen bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) aan.

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

De in bijlage 2 vermelde wijziging is van kracht van 1 juni 2026 tot en met 31 mei 2029.

II

verzoekt haar Comité Politierglement de standaard voor een controlelijst voor het bunkeren van methanol als bedoeld in het Rijnvaartpolitierglement goed te keuren, te publiceren en zo nodig te actualiseren.

Bijlagen

Bijlage 1 bij het protocol 8

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *De vermelding bij artikel 2.06 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 2.06 Kenteken van schepen die alternatieve energiebronnen gebruiken”
 - b) *De vermelding bij artikel 8.11 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 8.11 Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol als brandstof gebruiken”
 - c) *Na de vermelding bij artikel 8.11 worden de volgende vermeldingen ingevoegd:*

“Artikel 8.12 Veiligheid bij het wisselen van tanks die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol bevatten

Artikel 8.13 Alarminstallatie, noodstop en hernieuwde ingebruikstelling voor schepen die een LNG- of methanolinstallatie aan boord hebben”
 - d) *De vermelding bij artikel 15.07 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 15.07 Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol”
2. *Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Onderdeel ad (betreft uitsluitend de Franse en Duitse versie)*
 - b) *Onderdeel ai komt als volgt te luiden:*

“ai) "ES-RIS": Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, in de editie 2025/1. Voor de toepassing van ES-RIS, moet het begrip ‘lidstaat’ worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België;”

c) *Na onderdeel ai worden de volgende onderdelen aj tot en met an ingevoegd:*

- aj) "alternatieve energiebron": een andere energiebron dan gasolie, namelijk:
 - i) vloeibaar aardgas (LNG);
 - ii) methanol;
 - iii) accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh;
- ak) "methanolinstallatie": alle elementen van het schip die methanol kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks, buffertanks en bunkerleidingen;
- al) "accumulator": een oplaadbaar opslagmedium voor elektrische energie op elektrochemische basis, met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh;
- am) "brandstofcel": een omvormer van energie waarin de chemische energie van de brandstof door oxidatie rechtstreeks wordt omgezet in elektrische en thermische energie;
- an) "verwisselbare tank": een container of rack met één of meerdere tanks, bestemd voor
 - i) de tijdelijke opslag aan boord van brandstof, en
 - ii) de brandstofvoorziening van de voortstuwings- of hulpsystemen van het schip.

De container of het rack is ontworpen om uit het schip te worden overgebracht.”

3. *Artikel 2.06 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 2.06

*Kenteken van schepen die alternatieve energiebronnen gebruiken
(bijlage 3: schetsen 66, 67, 68, 69, 70)*

1. Schepen die ten minste één van de alternatieve energiebronnen gebruiken, moeten een kenteken voeren.
2. Het kenteken moet in overeenstemming zijn met de schets in bijlage 3 van dit reglement. Indien andere dan de in bijlage 3 vastgelegde combinaties van alternatieve energiebronnen aan boord van het schip mogen worden gebruikt, moet het kenteken voldoen aan de norm ISO 17840-4 : 2018.
3. Het kenteken moet op geschikte en goed zichtbare plaatsen zijn aangebracht. Het moet ten minste zijn aangebracht aan beide zijden en aan de achterzijde van het schip, alsmede op het dak van het stuurhuis of, indien dit niet mogelijk is, op een andere van bovenaf goed zichtbare plaats.

Het kenteken moet een breedte van ten minste 60 cm en een hoogte van ten minste 45 cm hebben, met uitzondering voor kleine schepen, waarvoor het kenteken een breedte van ten minste 20 cm en een hoogte van ten minste 15 cm moet hebben.

4. Het kenteken moet retro-reflecterend zijn om 's nachts duidelijk zichtbaar te zijn.
 5. Het tweede, derde en vierde lid gelden pas vanaf 1 december 2027 voor schepen die een LNG-installatie aan boord hebben die vóór 1 juni 2025 is ingebouwd.”
4. *In artikel 3.29 komt het tweede lid als volgt te luiden:*
- “2. De in het eerste lid bedoelde tekens mogen uitsluitend worden getoond door:
- a) schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen die zwaar zijn beschadigd of zijn betrokken bij bergingswerkzaamheden, alsmede schepen die niet in staat zijn te manoeuvreren;
 - b) schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen die beschikken over een schriftelijke toestemming van de bevoegde autoriteit;
 - c) schepen en samenstellen die een alternatieve energiebron gebruiken voor de voortstuwing, bij het bunkeren of het wisselen van tanks.
- Artikel 3.25 blijft onverminderd van kracht.”
5. *Artikel 6.28 wordt als volgt gewijzigd:*
- a) *Het tiende lid komt als volgt te luiden:*
- “10. Een schip of samenstel dat een kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert, mag de sluis niet binnenvaren indien
- a) er giftige of brandbare vloeistoffen of dampen vrijkomen buiten het voortstuwings- en hulpsysteem, of
 - b) verwacht kan worden dat deze zullen vrijkomen tijdens het schutten.”
- b) *Het elfde lid komt als volgt te luiden:*
- “11. Een schip of samenstel dat een kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert, moet op een minimumafstand van een ander schip worden geschut, indien dit is vastgelegd in de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN. In het in de eerste volzin bedoelde geval moet de schipper het sluispersoneel tijdig daarvan in kennis stellen, alvorens de sluis in te varen.”
- c) *Na het elfde lid wordt het volgende twaalfde lid ingevoegd:*
- “12. Een schip of een samenstel dat het teken, bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, voert, wordt niet tegelijk met een passagiersschip geschut.”
- d) *Het bestaande twaalfde en dertiende lid worden het dertiende en het veertiende lid.*

6. *In artikel 7.01 wordt na het vijfde lid het volgende zesde lid ingevoegd:*

- “6. Een schip of samenstel dat een kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert, moet ligplaats nemen op een afstand van andere schepen en samenstellen, indien in de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN is vastgelegd dat een minimumafstand ten opzichte van andere schepen in acht moet worden genomen.

Dit schip of samenstel moet, ter aanvulling van het kenteken als bedoeld in artikel 2.06, een voor andere schepen goed zichtbaar bord voeren, dat aangeeft dat geen ligplaats mag worden genomen op minder dan de in de gebruiksaanwijzing vastgelegde afstand, conform artikel 3.33. De afmeting van de langste zijde moet ten minste 60 cm bedragen.”

7. *In artikel 7.08 komt het derde lid als volgt te luiden:*

- “3. Aan boord van een stilliggend schip dat een kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert, is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien
- a) vloeibaar aardgas (LNG) of methanol aan boord van het schip niet als brandstof wordt verbruikt, of er geen accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh in bedrijf zijn,
 - b) de operationele gegevens van de LNG-, methanol- en accumulatorinstallatie van het schip op afstand kunnen worden uitgelezen, en
 - c) het schip onder toezicht is gesteld van een persoon met voldoende kennis ter zake die, zo nodig, snel kan ingrijpen en die bekend is met de in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN bedoelde gebruiksaanwijzing.”

8. *Artikel 8.11 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 8.11

Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol als brandstof gebruiken

1. Alvorens te beginnen met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat
 - a) de voorgeschreven brandbestrijdingsmiddelen te allen tijde operationeel zijn,
 - b) tussen het schip en de kade de voorgeschreven middelen aanwezig zijn voor de evacuatie van personen aan boord van het schip dat moet bunkeren, en
 - c) alle maatregelen van de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN in acht zijn genomen.
2. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol moeten alle toegangen en alle openingen van ruimten toegankelijk vanaf het dek en alle openingen van ruimten naar de buitenlucht, gesloten zijn.

Deze bepaling is niet van toepassing op

- a) luchtinlaten van in bedrijf zijnde motoren en brandstofcellen,

- b) luchtuitlaten van machinekamers indien de motoren in bedrijf zijn of van brandstofcelruimten indien de brandstofcellen in bedrijf zijn,
- c) ventilatieopeningen voor een ruimte met een overdrukinstallatie, en
- d) ventilatieopeningen van een airconditioningsinstallatie, indien deze openingen zijn voorzien van een gasdetectie-installatie.

Toegangen en openingen mogen slechts indien noodzakelijk voor korte tijd met toestemming van de schipper worden geopend.

- 3. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat het rookverbod aan boord en in de bunkerzone wordt nageleefd overeenkomstig de gebruiksaanwijzing. Het rookverbod is eveneens van toepassing op elektronische sigaretten en andere soortgelijke apparaten. Dit rookverbod is niet van toepassing in de accommodatieruimten en het stuurhuis, indien daarvan de ramen, deuren, bovenlichten en luiken gesloten zijn.
- 4. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol moeten alle, vanaf het dek toegankelijke ruimten geventileerd worden.”

9. *Na artikel 8.11 worden de volgende artikelen 8.12 en 8.13 ingevoegd:*

“Artikel 8.12

Veiligheid bij het wisselen van tanks die vloeibaar aardgas (LNG) of methanol bevatten

- 1. Bij het wisselen van tanks dient de schipper zich ervan te vergewissen dat de maatregelen voor deze werkzaamheden die in voorkomend geval zijn vastgelegd in de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN, in acht worden genomen.
- 2. Het wisselen van tanks tijdens het varen en het aan boord gaan of ontschepen van passagiers is verboden. De bevoegde autoriteit kan voor deze werkzaamheden uitzonderingen toestaan.
- 3. Tijdens het wisselen van tanks dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat het rookverbod aan boord en in de zone waar het wisselen plaatsvindt, wordt nageleefd. Het rookverbod is eveneens van toepassing op elektronische sigaretten en andere soortgelijke apparaten. Dit rookverbod is niet van toepassing in de accommodatieruimten en het stuurhuis, indien daarvan de ramen, deuren, bovenlichten en luiken gesloten zijn.
- 4. De verwisselbare tanks moeten op het brandstofsysteem worden aangesloten of daarmee worden verbonden in overeenstemming met de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN.

Artikel 8.13

Alarminstallatie, noodstop en hernieuwde ingebruikstelling voor schepen die een LNG- of methanolinstallatie aan boord hebben

Bij het activeren van de alarminstallatie, in geval van een noodstop of bij een hernieuwde ingebruikstelling van de LNG- of methanolinstallatie moet de schipper de instructies in acht nemen die zijn vastgelegd in de veiligheidsrol als bedoeld in artikel 30.05, eerste lid, van ES-TRIN.”

10. Artikel 15.07 komt als volgt te luiden:

“Artikel 15.07

Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol (bijlage 3: schets 62)

1. De bepalingen van artikel 15.06, eerste lid, onderdeel a en b, en tweede lid, onderdeel a en c, zijn niet van toepassing bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol.
2. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol tijdens het varen, de overslag en het aan boord gaan of ontschepen van passagiers is verboden.
3. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol mag uitsluitend plaatsvinden op een door de bevoegde autoriteit daarvoor aangewezen plaats.
4. In de bunkerzone mogen uitsluitend aanwezig zijn: bemanningsleden van het schip dat moet bunkeren, medewerkers van het bunkerstation, of personen die daarvoor toestemming hebben gekregen van de bevoegde autoriteit.
5. Alvorens met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol te beginnen, dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:
 - a) het schip dat moet bunkeren zodanig ligt afgemeerd dat de kabels, en met name de elektrische kabels en de aardverbindingen, alsook de slangen, niet door trek vervormd kunnen worden, en dat de schepen bij gevaar snel losgemaakt kunnen worden;
 - b) de schipper of een door hem/haar met de verantwoording belaste persoon, en de verantwoordelijke medewerker van het bunkerstation, een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, eerste lid, onderdeel a, overeenkomstig de door de CCR vastgelegde standaard, hebben ingevuld en ondertekend, en dat alle vragen van deze lijst met 'ja' zijn beantwoord. Niet-relevante vragen kunnen geschrapt worden. Indien niet alle vragen met 'ja' kunnen worden beantwoord, is bunkeren slechts met toestemming van de bevoegde autoriteit toegestaan;
 - c) alle vereiste toestemmingen zijn verkregen.

6. De controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, moet
 - a) in tweevoud worden ingevuld;
 - b) beschikbaar zijn in ten minste één taal die begrijpelijk is voor de personen bedoeld in het voornoemde vijfde lid, onderdeel b), en
 - c) drie maanden aan boord van het schip worden bewaard.
7. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat:
 - a) alle maatregelen ter vermindering van lekkage zijn genomen;
 - b) druk en temperatuur van de brandstoftank in normale bedrijfsomstandigheden blijven;
 - c) de vulstand van de brandstoftank tussen de toegestane niveaus blijft;
 - d) maatregelen betreffende de aarding tussen het schip dat moet bunkeren en het bunkerstation overeenkomstig de in de gebruiksaanwijzing voorziene methode, zijn getroffen.

Onderdeel b geldt niet voor schepen die een methanolinstallatie aan boord hebben.

8. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol,
 - a) moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, een voor andere schepen goed zichtbaar bord voeren, dat aangeeft dat geen ligplaats genomen mag worden op een afstand van minder dan 10 m, conform artikel 3.33. De afmeting van de langste zijde moet ten minste 60 cm bedragen;
 - b) moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, op een plaats die voor andere schepen goed zichtbaar is, de bij artikel 3.29, eerste lid, voorgeschreven tekens voeren.

Onderdeel b geldt niet voor schepen die een methanolinstallatie aan boord hebben.

9. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol is het volgende vereist:
 - a) volledige lediging van de leidingen voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol tot aan de brandstoftank;
 - b) sluiten van de afsluiters, ontkoppelen van de slangen en verbindingen tussen het schip en het bunkerstation;
 - c) mededeling aan de bevoegde autoriteit dat het bunkeren beëindigd is.”

11. *Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij schets 62 komt als volgt te luiden:*

“

	62	
Art. 3.33 Verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen. Artikel 15.07, achtste lid, onderdeel a: plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) of methanol (MeOH).		

“

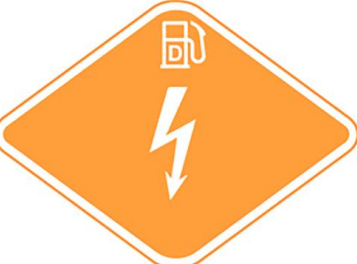
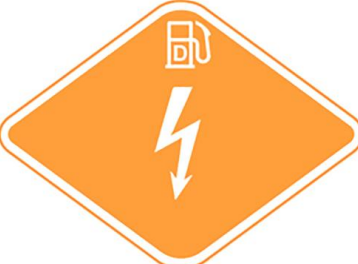
b) *Schets 66 komt als volgt te luiden:*

“

	66	
Art. 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als alternatieve energiebron, en gasolie gebruiken.		

“

c) Na schets 66 worden de volgende schetsen 67 tot en met 70 ingevoegd:

	67	
Art. 2.06 Kenteken van schepen die methanol (MeOH) als alternatieve energiebron, en gasolie gebruiken.		
	68	
Art. 2.06 Kenteken van schepen die methanol (MeOH) en accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh als alternatieve energiebron, en gasolie gebruiken.		
	69	
Art. 2.06 Kenteken van schepen die accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh als alternatieve energiebron gebruiken.		
	70	
Art. 2.06 Kenteken van schepen die accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh als alternatieve energiebron, en gasolie gebruiken.		

“

12. *In bijlage 7, afdeling I, onderdeel A, komt de vermelding bij het teken A.9 als volgt te luiden:*

“**A.9** Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.
(artikel 6.20, eerste lid, onderdeel e)”

13. *Bijlage 13 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Punt 2.7 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	Adequaate elektronisch formaat
2.7	Voor schepen die een LNG-installatie aan boord hebben, de verklaringen van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure	RSP, artikel 15.02	Toegestaan	PDF/A-formaat

»

b) *Punt 5.12 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	Adequaate elektronisch formaat
5.12	Voor schepen die een LNG- of methanolinstallatie aan boord hebben, de volgende documenten vereist op grond van ES-TRIN: a) een risicoanalyse overeenkomstig artikel 30.04, b) een beschrijving van het voortstuwings- of hulpsysteem, c) bouwtekeningen van het voortstuwings- of hulpsysteem, d) een diagram van de druk en temperatuur in het systeem, e) de gebruiksaanwijzing als bedoeld in artikel 30.05, vijfde lid, en f) een veiligheidsrol overeenkomstig artikel 30.05, eerste lid.	ES-TRIN, artikel 30.03, vijfde lid, artikel 30.04 en artikel 30.05, eerste en vijfde lid	Toegestaan	PDF-formaat

»

Bijlage 2 bij het protocol 8

Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het RPR

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

Na de vermelding bij artikel 8.13 wordt de volgende vermelding ingevoegd:

“Artikel 8.14 Veiligheid van schepen die een methanolinstallatie of accumulatoren aan boord hebben”

2. *Na artikel 8.13 wordt het volgende artikel 8.14 ingevoegd:*

“Artikel 8.14

Veiligheid van schepen die een methanolinstallatie of accumulatoren aan boord hebben

1. Aan boord van een schip dat een methanolinstallatie aan boord heeft, moet de schipper erop toezien dat een persoon aan boord beschikt over de geschikte competenties voor het gebruik van deze brandstof. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan als deze persoon bijvoorbeeld beschikt over de competenties die staan beschreven in de door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) gepubliceerde richtsnoeren over de “Competentievereisten voor het bedienen van vaartuigen die methanol als brandstof gebruiken”.
2. Aan boord van een schip waarop accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh zijn geplaatst, moet de schipper erop toezien dat een persoon aan boord beschikt over de geschikte competenties voor het gebruik van deze accumulatoren. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan als deze persoon bijvoorbeeld beschikt over de competenties die staan beschreven in de door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) gepubliceerde richtsnoeren over de “Competentievereisten voor het bedienen van vaartuigen die zijn uitgerust met een stroomvoorziening voor de voortstuwing.”

VI. Technische voorschriften voor schepen

PROTOCOL 9

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

Geen besluit.

VII. Geautomatiseerd varen

PROTOCOL 10

Geautomatiseerd varen

Geen besluit.

VIII.Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

PROTOCOL 11

Plaatsing van een betonnen kokerduiker door middel van de microtunneltechniek ten behoeve van een grensoverschrijdend stadsverwarmingsnet onder de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 294,300

Besluit

De Centrale Commissie

stemt op basis van bestaande verdragen met de plaatsing van een betonnen kokerduiker door middel van de microtunneltechniek ten behoeve van een grensoverschrijdend stadsverwarmingsnet onder de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 294,300 in, onder de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen.

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

Bijlage

Controlelijst voor de plaatsing van een betonnen kokerduiker door middel van de microtunneltechniek voor een grensoverschrijdend stadsverwarmingsnet onder de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 294,300

1. Soort bouwwerk:

Betonnen kokerduiker onder de rivierbedding van de Rijn om warmte-energie te transporteren tussen de steden Kehl en Straatsburg.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Straatsburg/Kehl

3. Rijnkilometer:

294,300

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Grondwerk en doorpersing

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater:

Ongewijzigd

6. Breedte van de vaargeul:

Ongewijzigd

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het bouwwerk:

De kokerduiker van gewapend beton heeft een lengte van 320 strekkende meter, een buitendiameter van 2640 mm en een binnendiameter van 2200 mm.

De minimale hoogte van de overdekking tussen de bovenrand van kokerduiker en de rivierbedding is 5,50 meter, waarmee wordt voldaan aan de minimale overdekking van 2,50 meter overeenkomstig Besluit 2012-I-13.

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

Niet van toepassing - ondergrondse kruising

9. Afstand tot het dichtstbijzijnde bouwwerk (stroomopwaarts en stroomafwaarts):

Stroomopwaarts: SNCF-brug (680 m)

Stroomafwaarts: sluis van Gambenheim (15 km)

10. Dekking van het bouwwerk in de rivierbodem:

5,50 m

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

11. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:

Het bouwwerk wordt aangelegd door middel van de microtunneltechniek, zodat de rivierbedding van de Rijn niet geopend hoeft te worden. De werkzaamheden worden volledig vanaf de oevers uitgevoerd, zonder ingrepen vanaf de vaarweg en zonder aantasting van de oeverbescherming.

De verschillende fasen van het project zijn de volgende:

- Fase 1: grondwerken en bouw van de inlaat- en uitlaatputten voor de microtunnelmachine aan Duitse en Franse zijde. De putten liggen buiten de oevers en alleen de wanden mogen vlak tegen de oevers liggen.
- Fase 2: microtunneling onder de rivierbedding van de Rijn
- Fase 3: plaatsing van stalen steunen in de betonnen kokerduiker
- Fase 4: doorvoer van de stalen buizen via de uitlaatput aan Franse zijde
- Fase 5: lasinspecties
- Fase 6: aanbrengen van de warmte-isolatie
- Fase 7: aanleg van de inspectieschachten en opvulling

De microtunneltechnologie is betrouwbaar en heeft een permanente positiebewaking om elk risico van afwijking van de geplande as bij het doorpersen uit te sluiten. De dikte van de overdekking is dus gegarandeerd aan het einde van de werkzaamheden.

12. Periode van de uitvoering:

De werkzaamheden zijn gepland tussen januari 2026 en juli 2027.

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

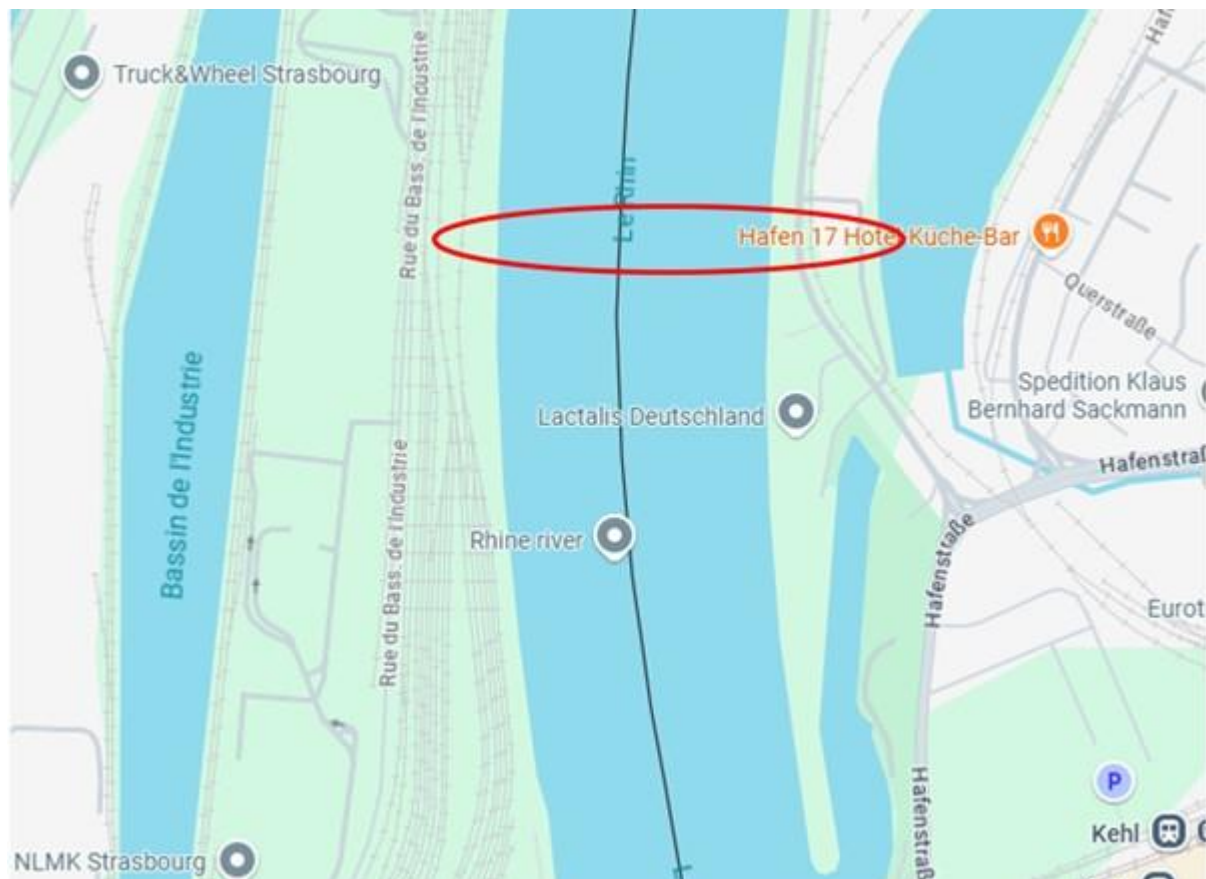
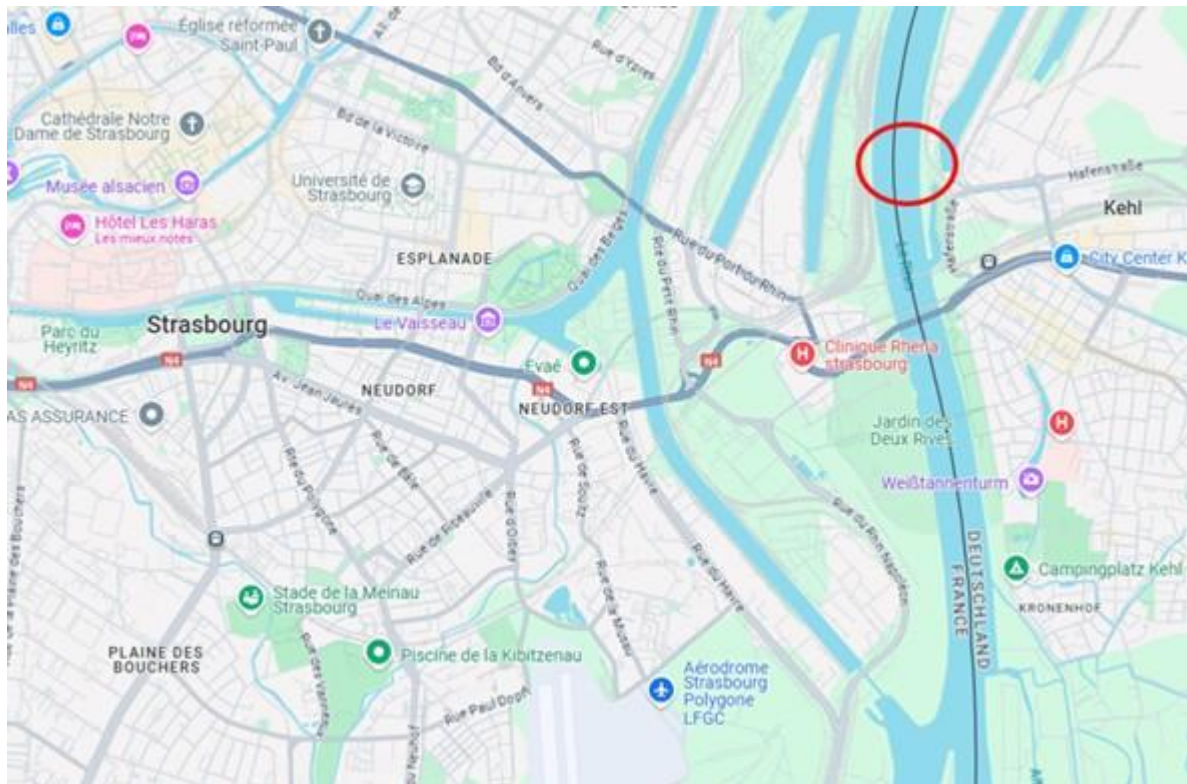
De werkzaamheden worden volledig vanaf de oevers uitgevoerd. De scheepvaart zal om deze reden geen enkele beperking ondervinden.

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

De werkzaamheden maken geen stremming van de scheepvaart nodig.

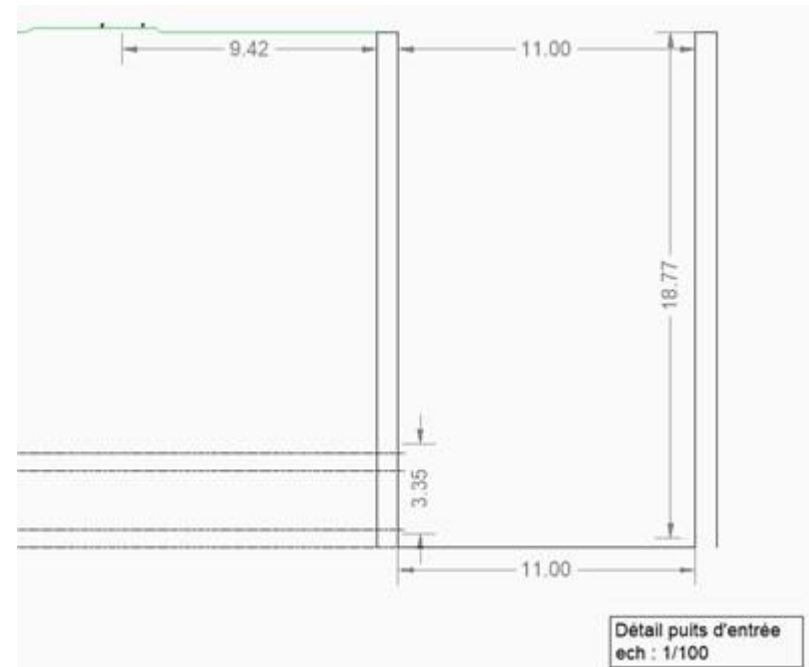
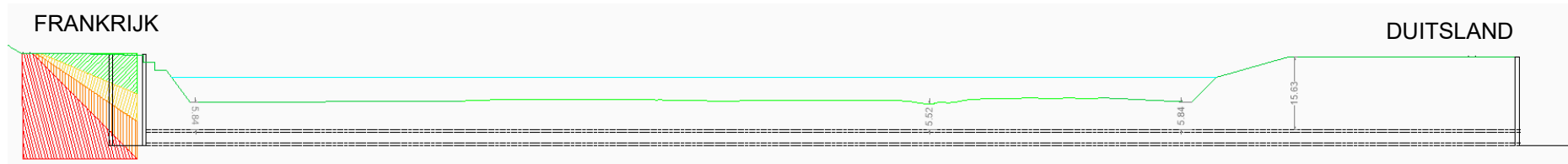
C. Tekeningen

15. Overzichtstekening:





16. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting):



PROTOCOL 12
Bouw van een nieuwe brug en vervanging van de bestaande brug over de Lek bij Hagestein
(Rijnkilometer 949,000)

Besluit

De Centrale Commissie

gezien Besluit 2017-II-24 betreffende de nieuwbouw en vervanging van de Hagesteinsebrug bij Rijnkilometer 949,000,

stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de bouw van een nieuwe verkeersbrug bij Hagestein, Rijnkilometer 949,000, indien de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

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

Bijlage

Controlelijst van de bouw van een nieuwe brug en vervanging van de bestaande brug over de Lek bij Hagestein (Rijnkilometer 949,000)

1. Soort brug:

Het bouwwerk betreft de aanleg van een nieuwe brugoverspanning en de vervanging van de huidige brugoverspanning.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Nieuwegein en Hagestein

3. Rijnkilometer:

949,000 (op rivier de Lek)

4. Soort bouwwerkzaamheden:

De Hagesteinsebrug gaat bestaan uit twee naast elkaar gelegen bruggen.

Stroomafwaarts (west) van de bestaande brug zal een nieuwe brug gebouwd worden voor het wegverkeer in de noord-zuid richting. Ter plaatse van de te slopen bestaande brug zal een nieuwe brug gebouwd worden voor het wegverkeer in zuid-noord richting.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater (buiten het gebied van het bouwwerk):

140,80 meter

6. Breedte van de vaargeul (buiten het gebied van het bouwwerk):

112,64 meter

7. Aantal pijlers in het vaarwater:

Er zijn geen pijlers in het vaarwater gepland

8. Aantal pijlers in de vaargeul:

Er zijn geen pijlers in de vaargeul gepland

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen:

Eén doorvaartopening

10. Breedte van de brugoverspanning:

33,33 meter per brugdeel

11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts en stroomafwaarts):

Stroomopwaarts: Spoorbrug Culemborg in de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Utrecht over de Lek nabij Culemborg op 8,8 km.

Stroomafwaarts: Jan Blankenbrug in de A2 over de Lek nabij Hagestein op 2,85 km.

B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen):

Toogvormige onderzijde van de overspanning

13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

NAP +15,80 meter

14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

Het hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (onderkant brug) ligt op ongeveer NAP +17,80 meter.

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem):

Maatgevende Hoog Waterstand bedraagt NAP + 6,50 meter

16. Doorvaarthoogte bij MHW:

Doorvaarthoogte bij MHW bedraagt 9,30 meter

17. Doorvaartbreedte bij MHW met een hoogte van 9,10 m:

Doorvaartbreedte bij MHW bedraagt 112,64 meter

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut:

Ten aanzien van radarhinder wordt het ontwerp van de brug getoetst aan het AVV-rapport 'Radarhinder van bruggen voor de scheepvaart' (Rijkswaterstaat, 2000)

19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:

De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de eerder genoemde toetsresultaten.

20. Geplande constructievorm van de brug:

Liggerbrug zonder pijlers in het vaarwater middels vrije voorbouwmethode.

21. Gepland constructiemateriaal:

Beton

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort brugmontage (voor zover reeds bekend):

Voorbouwmethode

23. Periode van de uitvoering:

2025 – 2030

24. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking:

Tijdens de uitvoering zijn werkzaamheden voorzien welke hinder veroorzaken voor de scheepvaart. Deze hinder kan ingedeeld worden in de RWS Hinderklassen 1 en 2.

Hinderklasse 1; enige hinder, bijv. snelheidsbeperking of voorkomen hinderlijke waterbeweging.

Hinderklasse 2; wachttijd voor scheepvaart maximaal 2 uren, bijv. door ontmoetingsverbod.

Nr.	Werkzaamheden	Voorziene hinder (stremming of beperking)	Uitvoeringsperiode
1	Aanleggen loskades en laden en lossen langs de oostelijke en westelijke oever; (hoeveelheid en/of inzet n.t.b.)	Beperking	Q2/2025
2	Baggerwerk langs de oostelijke en westelijke oever; (hoeveelheid en/of inzet n.t.b.)	Beperking	Q2/2025 – Q4/2029
3	Aanbrengen vaarwegbeveiliging langs tijdelijke bouwkuipen;	Beperking	Q2/2025
4	Aanbrengen tijdelijke bouwkuipen t.b.v. bouw pijlers;	Beperking	Q3/2025
5	Montage/Demontage bekisting t.b.v. vrije voorbouwwagens; (wel/geen hinder en impact hinder n.t.b.)	Beperking	Q3/2026 – Q2/2030
6	Betonwerk hoofdo overspanning d.m.v. vrije voorbouwwagens; de kisten komen lager uit dan het gestelde PVR. (wel/geen hinder en impact hinder n.t.b.)	Beperking	Q3/2026 – Q2/2030
7	Sloop bestaande brug;	Beperking Stremming	Q3/2028
8	Verwijderen tijdelijke bouwkuipen t.b.v. bouw pijlers;	Beperking	Q3/2026 – Q3-2028
9	Verwijderen vaarwegbeveiliging langs tijdelijke bouwkuipen;	Beperking	Q4/2030
10	Verwijderen loskades langs de oostelijke en westelijke oever.	Beperking	Q4/2030

Tabel 1 Indicatieve planning

Voor aanvang van de werkzaamheden worden de te nemen verkeersmaatregelen en de aard van de hinder vastgelegd in een verkeersmanagementplan welke goedgekeurd wordt door de beheerder (Rijkswaterstaat Oost-Nederland).

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

De scheepvaart wordt in zijn geheel gestremd voor de duur van maximaal 24 uren ten behoeve van de sloop van de bestaande verkeersbrug. Deze werkzaamheden zijn voorzien in Q3 2029.

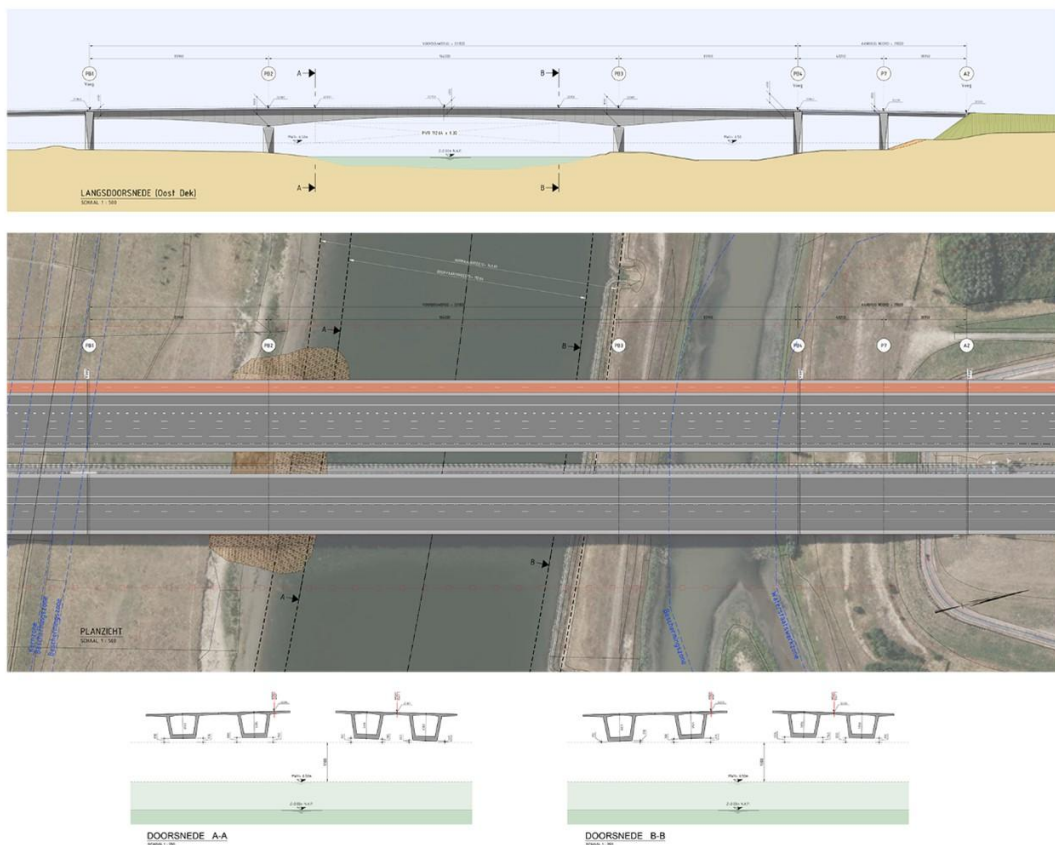
Het streven blijft om de duur van de onderbreking van de scheepvaart zo kort mogelijk te houden. Bovendien zijn meerdere korte onderbrekingen beter voor de binnenvaart dan een langere onderbreking.

E. Tekeningen

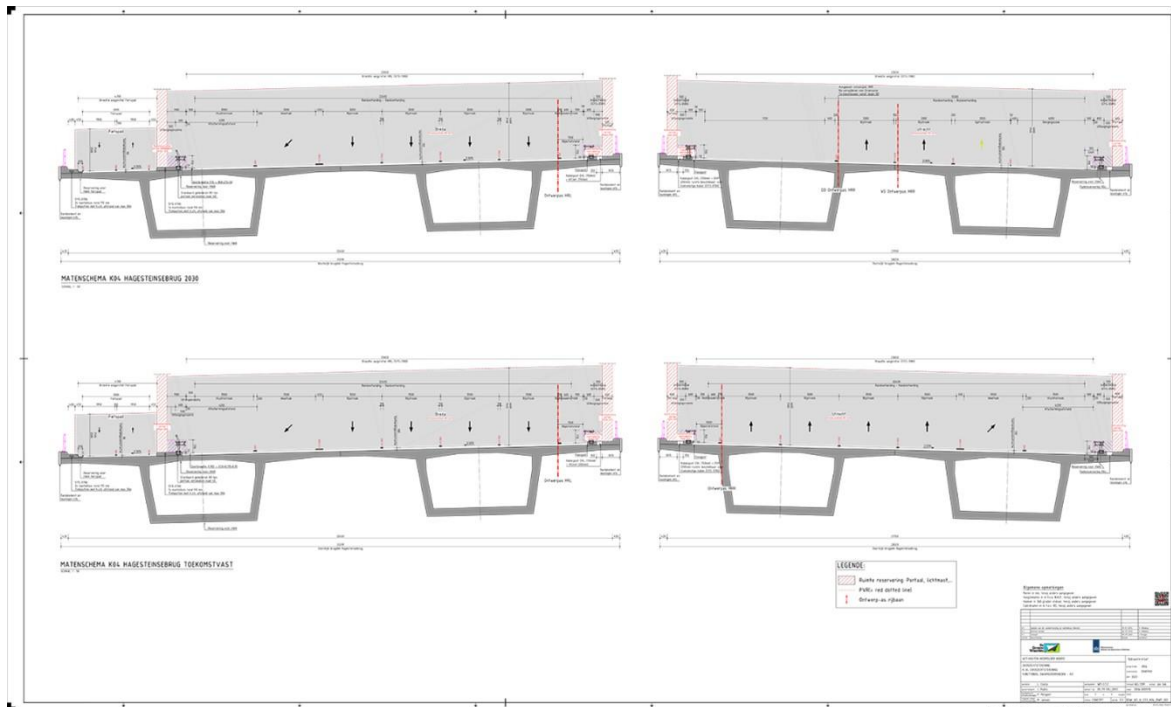
26. Overzichtstekening met het bouwwerk:



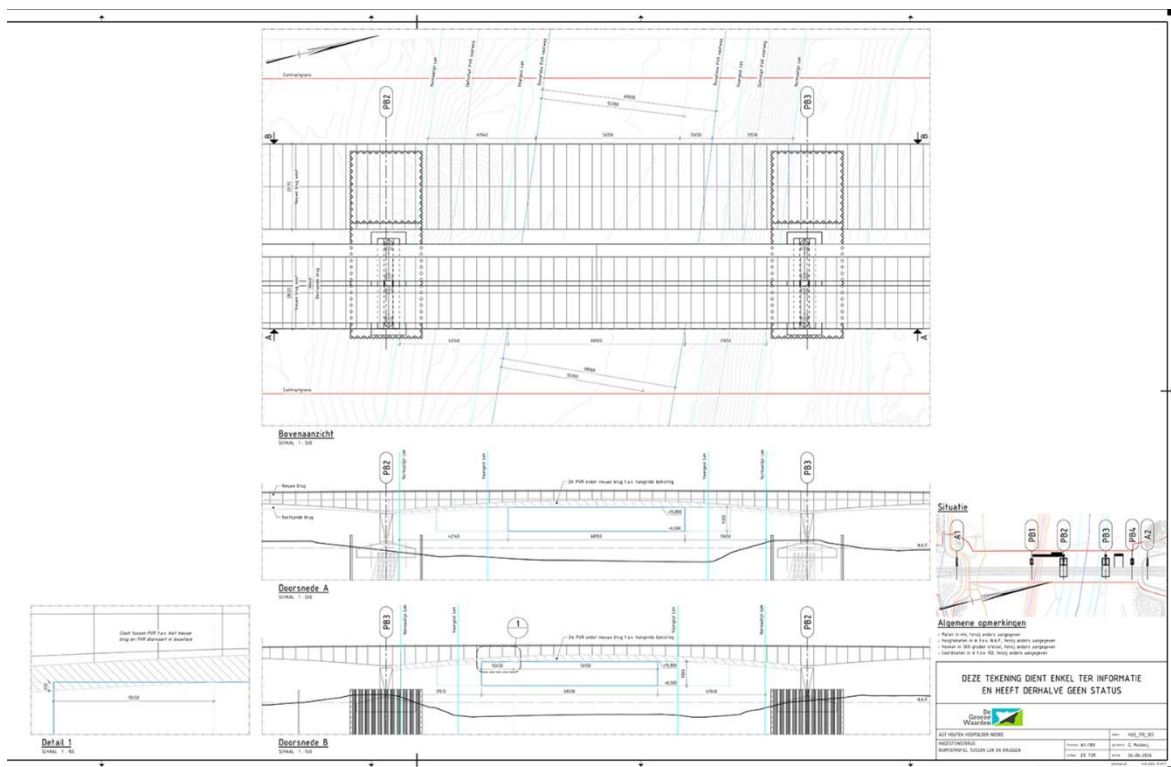
Figuur 1: Artist Impression



Figuur 2: Bovenaanzicht nieuwe situatie

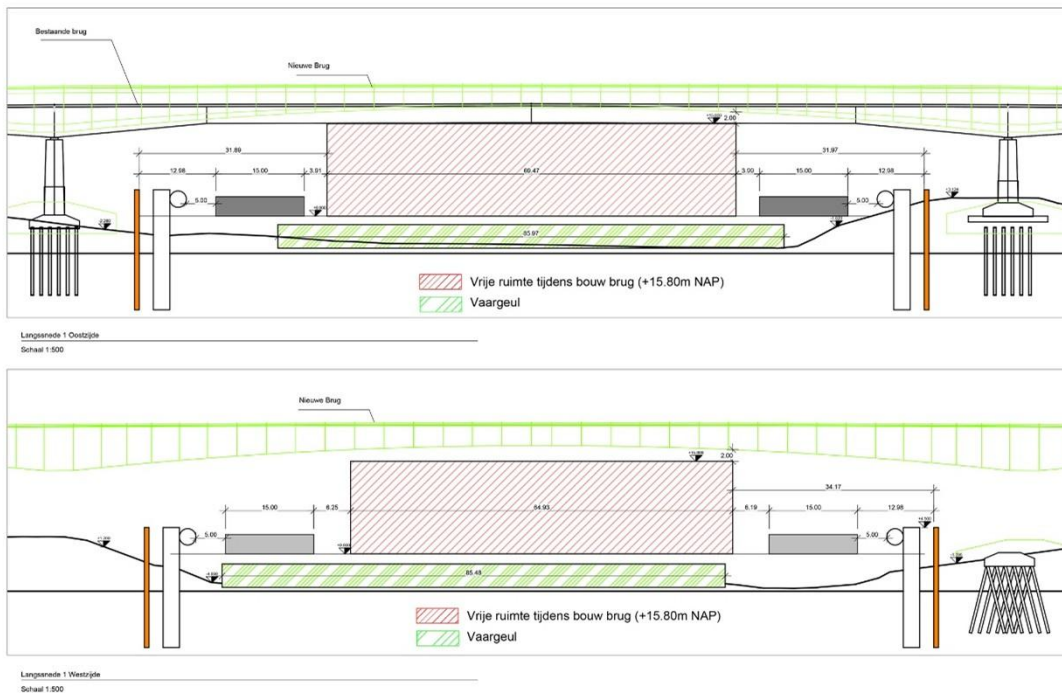


Figuur 3: Matenschema dwarsdoorsneden



Figuur 4: Ruimteprofiel

27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk – Detail van het gedeelte over de Rijn:



Figuur 5: Dwarsdoorsnede - Profiel van vrije ruimte

PROTOCOL 13

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 2016-II-17 inzake de procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waarbij een jaarlijks besluit over de kennisneming van de CCR van maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn werd overeengekomen,
- 2012-I-13 inzake de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn, waarbij werd overeengekomen dat de vaargeul vrij dient te zijn van hinderlijke obstakels die de vlotte en veilige vaart belemmeren,

neemt op grond van informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu, kennis van de geplande maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

betuigt haar tevredenheid over het voortzetten van verdere maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

stelt vast dat deze maatregelen

- aan een verbetering van de veiligheid en het goede verloop evenals van de duurzame ontwikkeling van de scheepvaart bijdragen,
- de scheepvaart tijdens het uitvoeren daarvan niet wezenlijk belemmeren.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 13

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn in 2024 – 2025

Volgnr.	Project	Rijnkilometer	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling bij Iffezheim	336,000 – 338,000	In uitvoering. Sediment/grind wordt afhankelijk van de afvoer van de Rijn bijgestort. In 2024 bedroeg de aangevulde hoeveelheid 190.200 m³. In 2025 zal de aangevulde hoeveelheid naar schatting 185.000 m³ bedragen.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,000 – 352,000	In uitvoering. Doel: verhinderen van verdere bodemerosie, stabilisatie van de bodem. In 2024 werden tussen Rijnkilometers 336,150 en 352,070 9.355 m³ steenbestorting van klasse CP45/125 toegepast. Voor 2025 is, afhankelijk van de afvoeromstandigheden, geen toepassing van bodemstabiliseringsmateriaal gepland.	Geen
3	Onderhoudsbaggerwerkzaamheden Duitse Bovenrijn	339,000 – 464,000	In uitvoering. Baggerhoeveelheid in 2024: 197.160 m³. Geraamde baggerhoeveelheid in 2025: 100.000 m³.	Voorzichtigheid betrachten in de werkzone
4	Sedimentaanvulling Duitse Middenrijn - Baggerfase sedimentopstuwing Mainz-Weisenau en intergemeentelijke overbrenging	494,300 – 494,460	33e baggerfase en volgende periode: raamovereenkomst 2025-2027. Baggerhoeveelheid (contractueel vastgelegd): 132.000 m³. Herstel van het bodemprofiel.	Geen
5	Aanvullende maatregel met betrekking tot de bodemstabilisatie Bockum-Krefeld	757,700 – 763,600	Begin van de bouwwerkzaamheden in november 2022. Uitvoering van de maatregel tot het 1e kwartaal van 2026.	Waarschuwing, voorzichtigheid betrachten in de werkzone
6	Sedimentaanvulling Duitse Nederrijn, fase 1	700,000 – 865,200 (exclusief verzakkingen ten gevolge van ondergrondse mijnbouw)	Bouwwerkzaamheden voorzien vanaf zomer 2024. Uitvoering van de maatregel tot het najaar van 2025.	Geen
7	Sedimentaanvulling in het kader van verzakkingen ten gevolge van ondergrondse mijnbouw, Staffel	791,500 – 805,800	Begin van de bouwwerkzaamheden in oktober 2023. Gefaseerde uitvoering van de maatregel tot het najaar van 2025.	Geen

PROTOCOL 14
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 2024

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 1974-I-35 ter vaststelling van een minimale waterstand bij de onderdrempel van de sluis Iffezheim van 2,80 m bij ORL,
- 1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn bij Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 m onder OLR en
- 1984-I-29 waarbij zij kennis heeft genomen van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg/Neuburgweier en diensgevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector,

neemt kennis van de mededelingen van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu en in het bijzonder van het volgende:

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim was bij ORL ten minste 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluis bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 14

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts voor 2024

Het jaar 2024 was het warmste jaar sinds het begin van de weermetingen in 1881. Bovendien zorgden de zachte winter van 2023/2024 en uitzonderlijk warme lente voor ongewoon veel neerslag. Als gevolg daarvan was 2024 over het geheel genomen veel te nat, met ongeveer 903 liter/m² neerslag. Het hydrologische winterhalfjaar was het natste in Duitsland sinds het begin van de metingen (bron: DWD).

Door de natte winter en lente van 2023/2024 lagen de waterstanden tussen januari en augustus consequent tussen de GW en MHW. Alleen in de maanden februari, maart en april daalde het waterpeil kort onder de GW ($W = 240$ cm (2011/2020)). Een piek net onder de HW ($W = 594$ cm (2011/2020)) gaf op 2 juni 2024 een waterstand van $W = 558$ cm.

Tussen augustus en half november lagen de waterstanden voornamelijk onder de GW, met een uitzondering van half september tot half oktober. Tijdens deze periode lag het waterpeil opnieuw tussen de GW en MHW door de overvloedige neerslag. Half november daalden de waterstanden vervolgens tot de verdragswaterstand van 111,058 m boven NHN (HS170), wat overeenkomt met een waterstand van 104 cm boven de PNP aan de peilschaal van Iffezheim, zonder dit niveau te onderschrijden. De waterstanden stegen daarna continu en schommelden tot de jaarwisseling rond de GW ($\pm 0,5 - 1$ m). In 2024 werd de verdragswaterstand aan de peilschaal van Iffezheim niet onderschreden.

De volgende statistische gegevens zijn van belang voor het kalenderjaar 2024 met betrekking tot de peilschaal Iffezheim:

$LLW_{KJ2024} = 114$ cm op 19 november 2024 (laagst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

$LLW_{KJ2024} = 132$ cm op 17 november 2024 (kleinste daggemiddelde met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

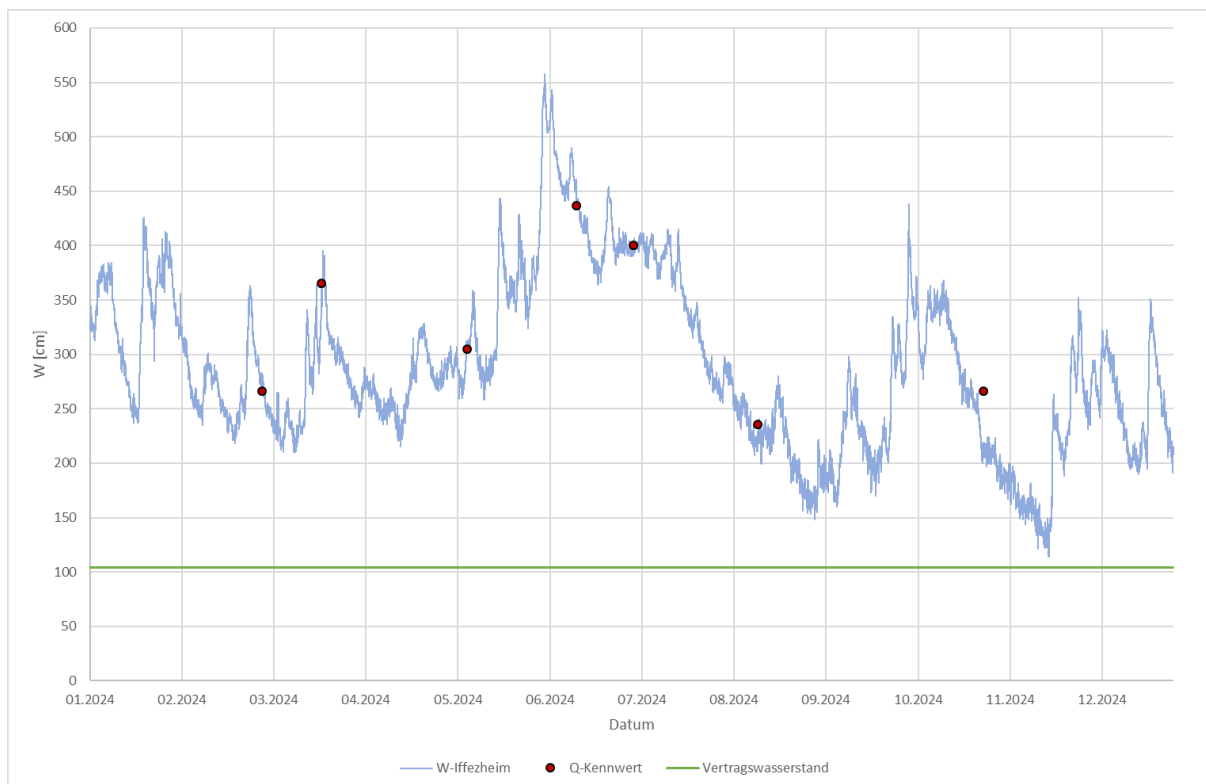
$GW_{KJ2024} = 290$ cm (ter vergelijking de GW in 2014/2023 (KJ): 233 cm),

$HHW_{KJ2024} = 558$ cm op 2 juni 2024 (hoogst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de hoogste hoogwaterstand of HHW).

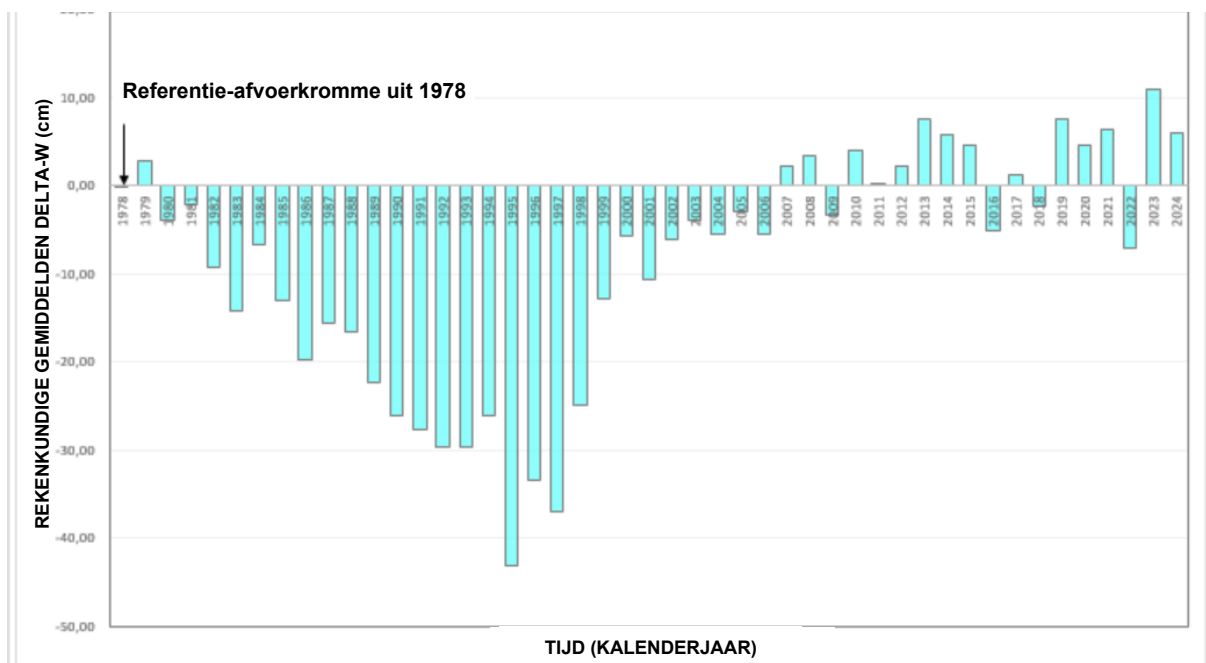
De totale afvoer bedroeg in het kalenderjaar (KJ) 2024 ongeveer 45,3 miljard m³, tegen een gemiddelde van 36,8 miljard m³ in de afgelopen 10 jaar (2015/2024).

In 2024 werden in totaal zeven afvoermetingen uitgevoerd in de periode van februari tot oktober. Daarbij lag alleen de meting op 13 augustus 2024 met een afvoerwaarde van $Q = 1128$ m³/s onder 1200 m³/s (wat overeenkomt met de peilwaarde van 255 cm).

Het rekenkundige gemiddelde van de delta-W-waarden ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) van deze metingen ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal Iffezheim uit 1978 (referentie-afvoerkromme) heeft voor het jaar 2024 + 6,00 cm bedragen.



Jaarlijkse rekenkundige gemiddelden van de delta-W-waarden ($W_{gem} - W_{ber}$) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal Iffezheim (Rijnkilometer 336,200) uit 1978, door de jaren heen gemeten en uitsluitend opgenomen voor afvoerwaarden $< MQ$ ($MQ \sim 1.200 \text{ m}^3/\text{s}$)



PROTOCOL 15
Onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplex Amerongen op de Nederrijn

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplex Amerongen op de Nederrijn Rijkilometer 922 wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

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

Bijlage

**Controlelijst van onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplex Amerongen
op de Nederrijn**

1. Soort bouwwerk:

Sluis Amerongen

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Amerongen

3. Rijnkilometer:

922 (Nederrijn)

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Onderhoudswerkzaamheden

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater:

NVT

6. Breedte van de vaargeul:

NVT

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het bouwwerk:

Lengte sluiskolk = 260 meter
Breedte sluiskolk = 18 meter

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

Sluiskolk is gesitueerd aan de rechteroever. Aan de linkeroever bevindt zich stuw Amerongen

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

Stroomopwaarts; Verkeersbrug Rhenen op 13 kilometer
Stroomafwaarts; Spoorbrug Culemborg op 20 kilometer

B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

10. Vorm van het bouwwerk over de vaargeul (recht/gebogen):

NVT

11. Laagste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

NVT

12. Hoogste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

NVT

13. MHW (m, hoogterefereentiesysteem):

NAP + 8,85 meter

14. Doorvaarthoogte bij [MHW]:

NVT

15. Doorvaartbreedte bij [MHW] met een hoogte van (9,10 m / 7,00 m):

18 meter (breedte sluisolk)

16. Dekking van kabels, leidingen of bouwwerken in de rivierbodem:

Drempeldiepte bovenstrooms: NAP – 1,0 meter

Drempeldiepte benedenstrooms: NAP – 1,75 meter

C. Inachtneming van de radarvaart

17. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut:

NVT

18. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:

NVT

19. Geplande constructievorm van het bouwwerk:

NVT

20. Gepland constructiemateriaal:

NVT

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

21. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:

- Wisselen van sluisdeuren bovenhoofd
- Betonreparatie drempel bovenhoofd
- Vervangen van groot gedeelte wrijfgordingen en -stijlen, opstel- en wachtruimte

22. Periode van de uitvoering:

Geplande start werkzaamheden vanaf 15 september 2025

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

Voor het uitvoeren van de werkzaamheden is een stremming van 10 dagen voorzien.

Tijdens de stremming zijn de volgende alternatieven voor de scheepvaart beschikbaar:

- Indien de waterstand het toelaat en de stuw in Amerongen is geopend, kan de scheepvaart door het stuwkanaal haar route vervolgen.
- Indien de stuw te Amerongen gesloten is, is er een omvaarroute beschikbaar in de stroomopwaartse richting via de Nederrijn, Pannerdens Kanaal en vervolgens in stroomafwaartse richting via de Waal en Amsterdam-Rijnkanaal.

Het streven blijft om de duur van de onderbreking van de scheepvaart zo kort mogelijk te houden. Bovendien zijn meerdere korte onderbrekingen beter voor de binnenvaart dan een langere onderbreking.

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

Volledige stremming sluiscomplex voor de duur van 10 dagen.

E. Tekeningen

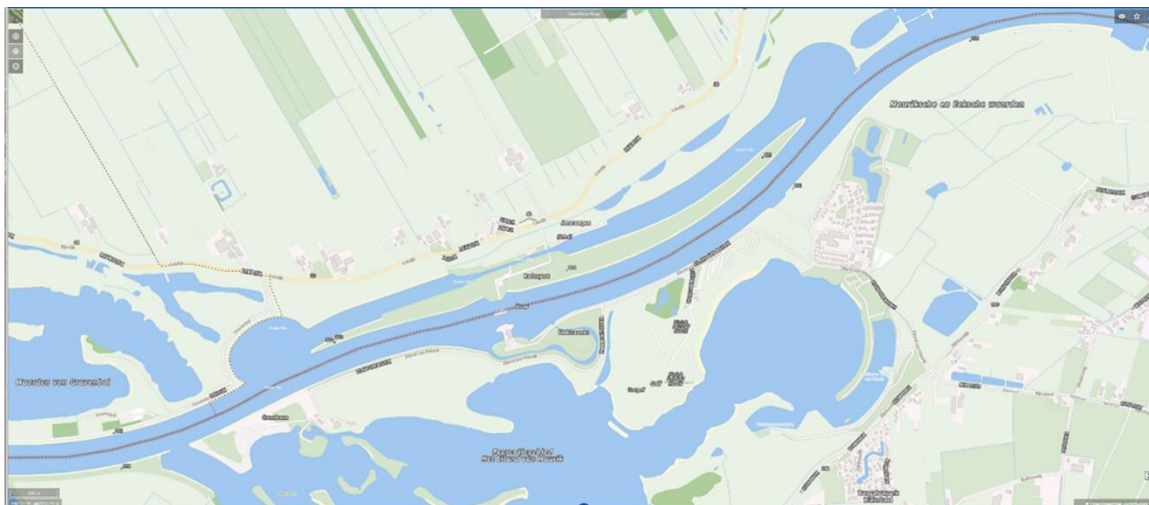
25. Overzichttekening met het bouwwerk:

Bijlage 1

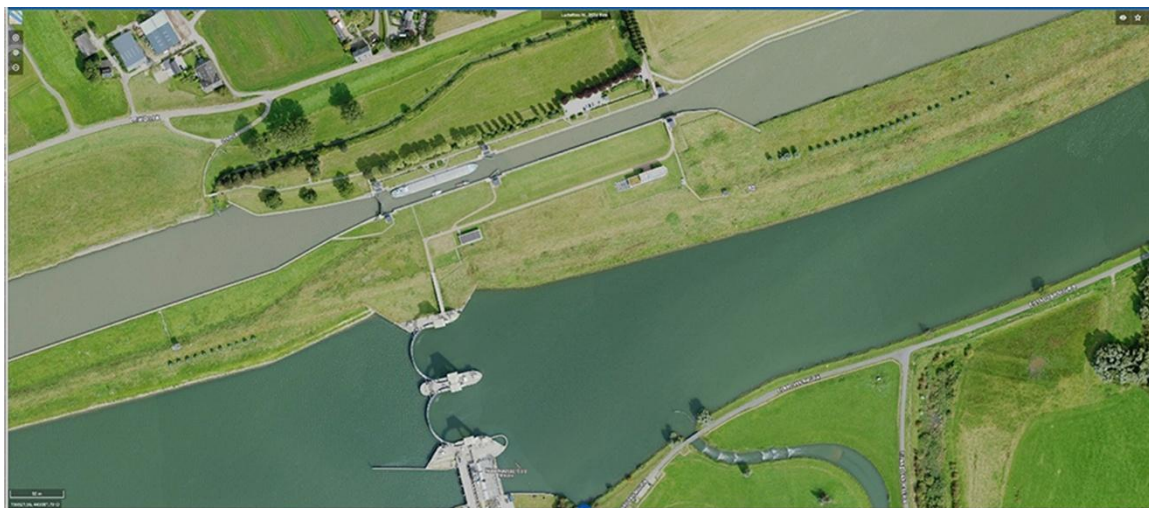
26. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting):

NVT

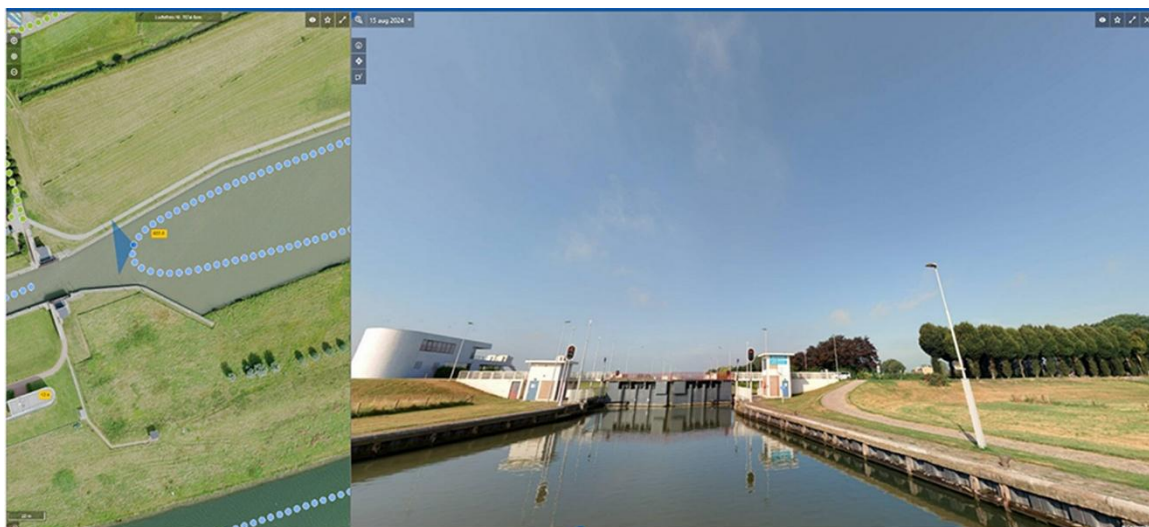
Bijlage 1: Overzichtstekeningen



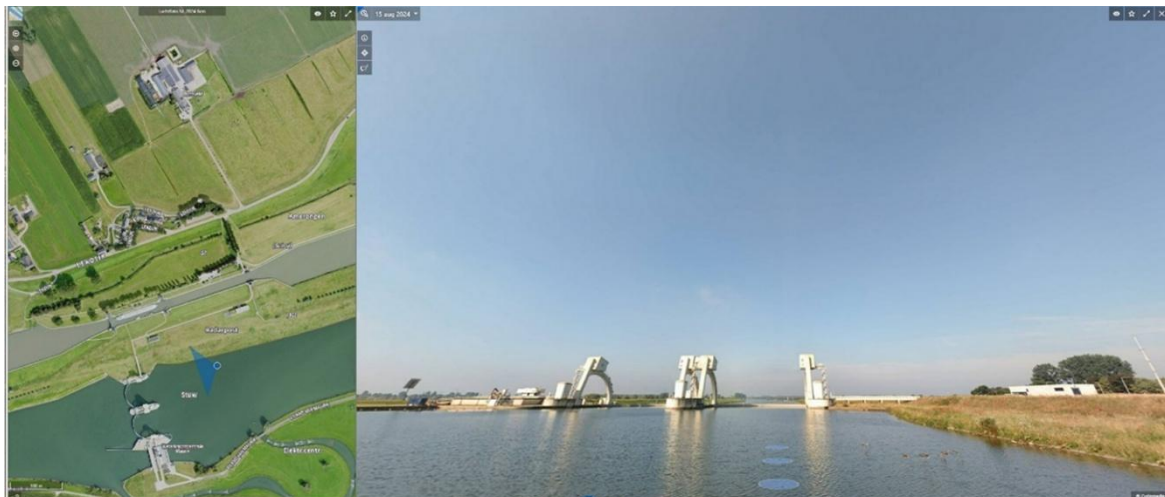
Figuur 1: Bovenaanzicht SSC Amerongen



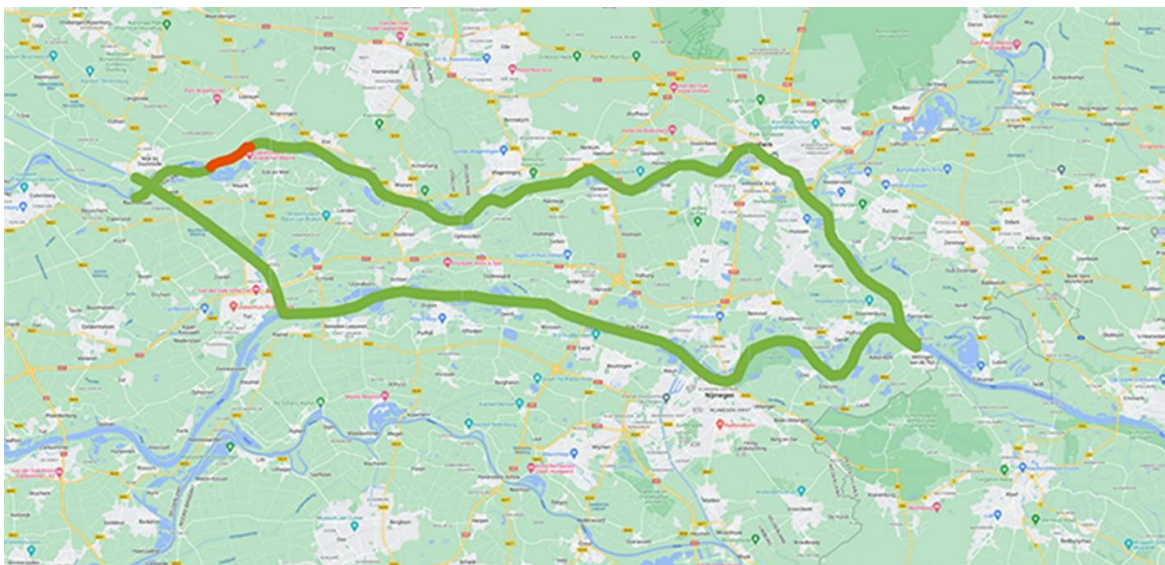
Figuur 2: Luchtfoto SSC Amerongen



Figuur 3: Sluis Amerongen bovenstroomse zijde



Figuur 4: Stuw Amerongen bovenstroomse zijde



Figuur 5: Stremmingslocatie (rood) / Omvaarroute (groen)

PROTOCOL 16
Modernisering van de industriële automatisering aan sluis- en stuwcomplexen op de Nederrijn
(Driel, Amerongen en Hagestein)

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplexen op de Nederrijn (Driel bij Rijnkilometer 891,800, Amerongen bij Rijnkilometer 922,000 en Hagestein bij Rijnkilometer 946,900) wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

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

Bijlagen

Bijlage 1 bij het protocol 16

**Controlelijst van de vervanging Industriële Automatisering aan sluis-stuwcomplex
Driel (Nederrijn, Rijnkilometer 891,800)**

1. Soort bouwwerk:

Het bouwwerk betreft het sluis-stuwcomplex te Driel

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Driel

3. Rijnkilometer:

891,800 (op rivier de Nederrijn)

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Onderhoud ten behoeve van vervanging van industriële automatisering sluis-stuwcomplex

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater (buiten het gebied van het bouwwerk):

Nvt

6. Breedte van de vaargeul (buiten het gebied van het bouwwerk):

Nvt

7. Aantal pijlers in het vaarwater:

Nvt

8. Aantal pijlers in de vaargeul:

Nvt

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen:

Nvt

10. Breedte van de brugoverspanning:

Nvt

11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts en stroomafwaarts):

Nvt

B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen):

Nvt

13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

16. Doorvaarthoogte bij MHW:

Nvt

17. Doorvaartbreedte bij MHW met een hoogte van 9,10 m:

Nvt

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut:

Nvt

19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:

Nvt

20. Geplande constructievorm van de brug:

Nvt

21. Gepland constructiemateriaal:

Nvt

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort werkzaamheden:

Vervanging van Industriële automatisering

23. Periode van de uitvoering:

Q4 2025

Fase 1: 16.11.25 – 01.12.2025 (maximaal 2 x per dag 2 uren stremming)

Fase 2: 8.12.2025 – 10.12.2025 (algehele stremming 48 uur)

24. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking:

Tijdens de uitvoering zijn werkzaamheden voorzien welke hinder veroorzaken voor de scheepvaart. Deze hinder bestaat uit maximaal 2 x 2 uren oponthoud per dag, gedurende een periode van drie weken (Fase 1).

25. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart:

Tijdens de onderhoudsperiode wordt het gehele complex eenmalig volledig gestremd voor de scheepvaart voor de duur van maximaal 48 uren (Fase 2).

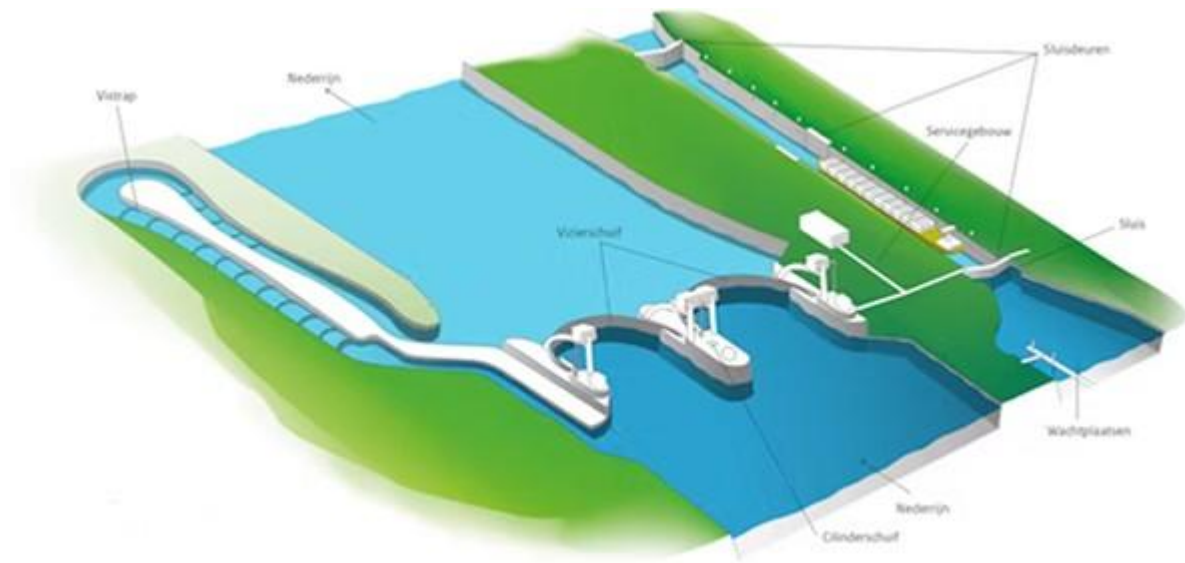
Tijdens de werkzaamheden is het een alternatieve route beschikbaar via de Waal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Nederrijn.

Het streven blijft om de duur van de onderbreking van de scheepvaart zo kort mogelijk te houden.

Bovendien zijn meerdere korte onderbrekingen beter voor de binnenvaart dan een langere onderbreking.

E. Tekeningen

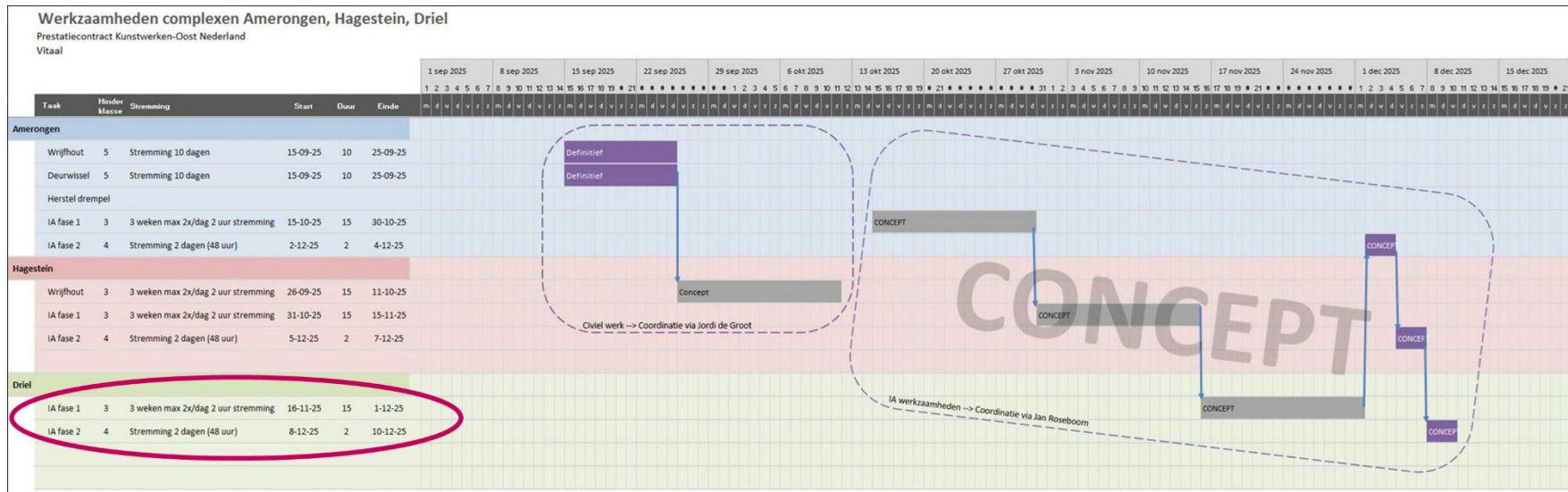
26. Overzichtstekening met het bouwwerk:



Figuur 1: Schematische weergave Sluis-Stuwcomplex Driel



Figuur 2: Overzicht werkgebied



Figuur 3: Conceptplanning

27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk – Detail van het gedeelte over de Rijn:

Nvt

Bijlage 2 bij het protocol 16

**Controlelijst van de vervanging Industriële Automatisering aan sluis-stuwcomplex
Amerongen (Nederrijn, rijnkilometer 922,000)**

1. Soort bouwwerk:

Het bouwwerk betreft het sluis-stuwcomplex te Amerongen

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Amerongen

3. Rijnkilometer:

922,000 (op rivier de Nederrijn)

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Onderhoud ten behoeve van vervanging van industriële automatisering sluis-stuwcomplex

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater (buiten het gebied van het bouwwerk):

Nvt

6. Breedte van de vaargeul (buiten het gebied van het bouwwerk):

Nvt

7. Aantal pijlers in het vaarwater:

Nvt

8. Aantal pijlers in de vaargeul:

Nvt

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen:

Nvt

10. Breedte van de brugoverspanning:

Nvt

11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts en stroomafwaarts):

Nvt

B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen):

Nvt

13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

16. Doorvaarthoogte bij MHW:

Nvt

17. Doorvaartbreedte bij MHW met een hoogte van 9,10 m:

Nvt

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut:

Nvt

19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:

Nvt

20. Geplande constructievorm van de brug:

Nvt

21. Gepland constructiemateriaal:

Nvt

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort werkzaamheden:

Vervanging van Industriële automatisering

23. Periode van de uitvoering:

Q4 2025

Fase 1: 15.10.25 – 30.10.2025 (maximaal 2 x per dag 2 uren stremming)

Fase 2: 2.12.2025 – 4.12.2025 (algehele stremming 48 uur)

24. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking:

Tijdens de uitvoering zijn werkzaamheden voorzien welke hinder veroorzaken voor de scheepvaart. Deze hinder bestaat uit maximaal 2 x 2 uren oponthoud per dag, gedurende een periode van drie weken (Fase 1).

25. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart:

Tijdens de onderhoudsperiode wordt het gehele complex eenmalig volledig gestremd voor de scheepvaart voor de duur van maximaal 48 uren (Fase 2).

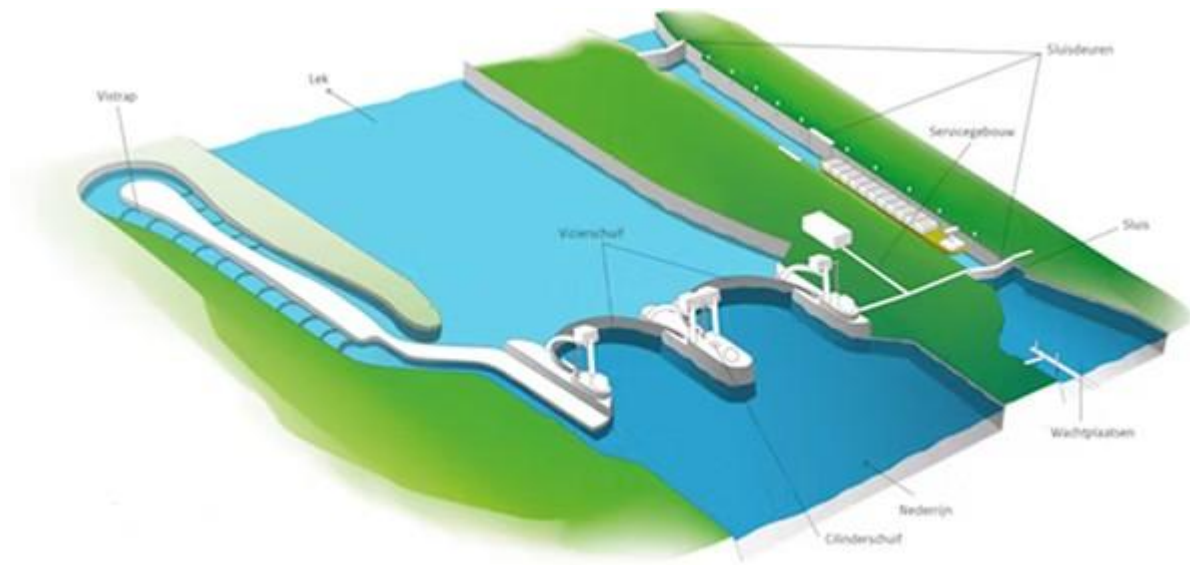
Tijdens de werkzaamheden is het een alternatieve route beschikbaar via de Waal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Nederrijn.

Het streven blijft om de duur van de onderbreking van de scheepvaart zo kort mogelijk te houden.

Bovendien zijn meerdere korte onderbrekingen beter voor de binnenvaart dan een langere onderbreking.

E. Tekeningen

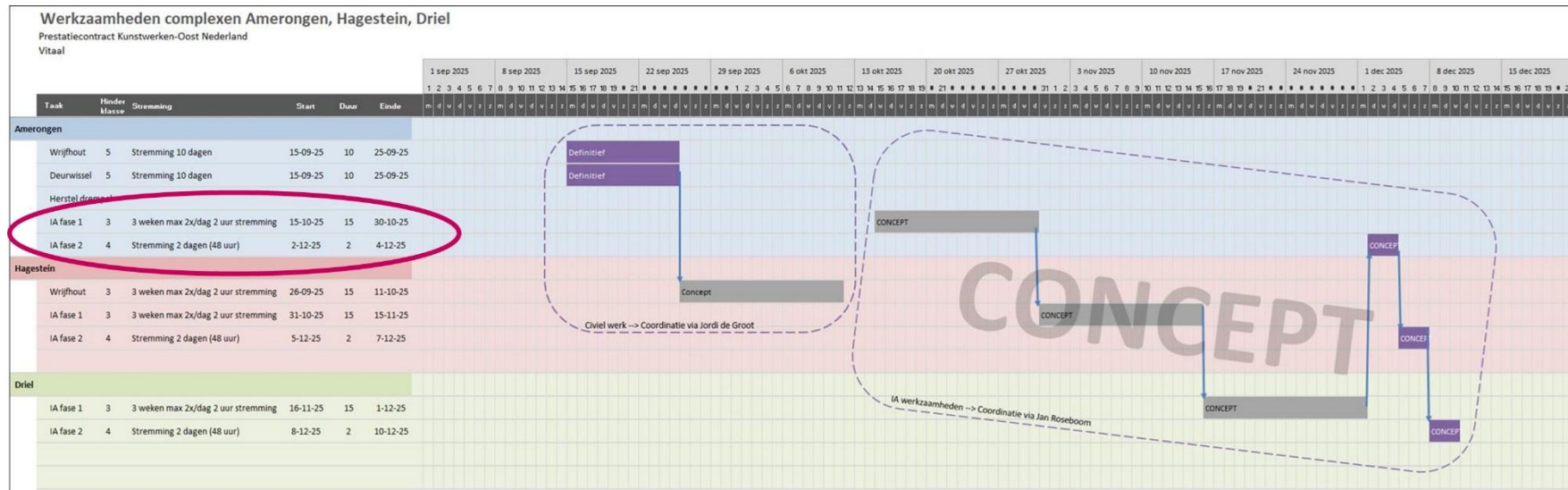
26. Overzichtstekening met het bouwwerk



Figuur 1: Schematische weergave Sluis-Stuwcomplex Amerongen



Figuur 2: Overzicht werkgebied



Figuur 3: Conceptplanning

27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk – Detail van het gedeelte over de Rijn:

Nvt

Bijlage 3 bij het protocol 16

**Controlelijst van de vervanging Industriële Automatisering aan sluis-stuwcomplex
Hagestein (Lek, Rijnkilometer 946,900)**

1. Soort bouwwerk:

Het bouwwerk betreft het sluis-stuwcomplex te Hagestein

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Hagestein

3. Rijnkilometer:

946,900 (op rivier de Lek)

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Onderhoud ten behoeve van vervanging van industriële automatisering sluis-stuwcomplex

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater (buiten het gebied van het bouwwerk):

Nvt

6. Breedte van de vaargeul (buiten het gebied van het bouwwerk):

Nvt

7. Aantal pijlers in het vaarwater:

Nvt

8. Aantal pijlers in de vaargeul:

Nvt

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen:

Nvt

10. Breedte van de brugoverspanning:

Nvt

11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts en stroomafwaarts):

Nvt

B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen):

Nvt

13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem):

Nvt

16. Doorvaarthoogte bij MHW:

Nvt

17. Doorvaartbreedte bij MHW met een hoogte van 9,10 m:

Nvt

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut:

Nvt

19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:

Nvt

20. Geplande constructievorm van de brug:

Nvt

21. Gepland constructiemateriaal:

Nvt

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort werkzaamheden:

Vervanging van wrijfhouten en vervanging van Industriële automatisering

23. Periode van de uitvoering:

Q3/Q4 2025

Vervanging wrijfhouten

26.09.2025 – 11.10.2025 (maximaal 2 x per dag 2 uren stremming)

Vervanging Industriële Automatisering

Fase 1: 31.10.2025 – 15.11.2025 (maximaal 2 x per dag 2 uren stremming)

Fase 2: 5.12.2025 – 7.12.2025 (algehele stremming 48 uur)

24. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking:

Tijdens de uitvoering zijn werkzaamheden voorzien welke hinder veroorzaken voor de scheepvaart. Deze hinder bestaat uit maximaal 2 x 2 uren oponthoud per dag, gedurende een periode van twee keer drie weken (Vervanging wrijfhouten en vervanging Industriële Automatisering Fase 1).

25. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart:

Tijdens de onderhoudsperiode wordt het gehele complex eenmalig volledig gestremd voor de scheepvaart voor de duur van maximaal 48 uren (Fase 2).

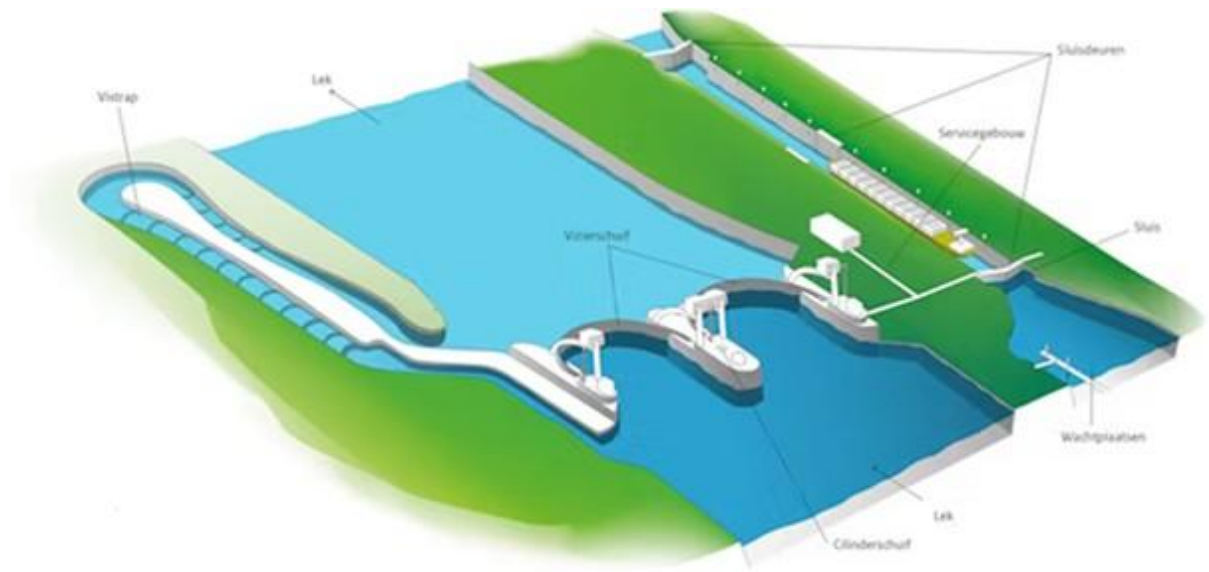
Tijdens de werkzaamheden is het een alternatieve route beschikbaar via het Amsterdam-Rijnkanaal en de Nederrijn.

Het streven blijft om de duur van de onderbreking van de scheepvaart zo kort mogelijk te houden.

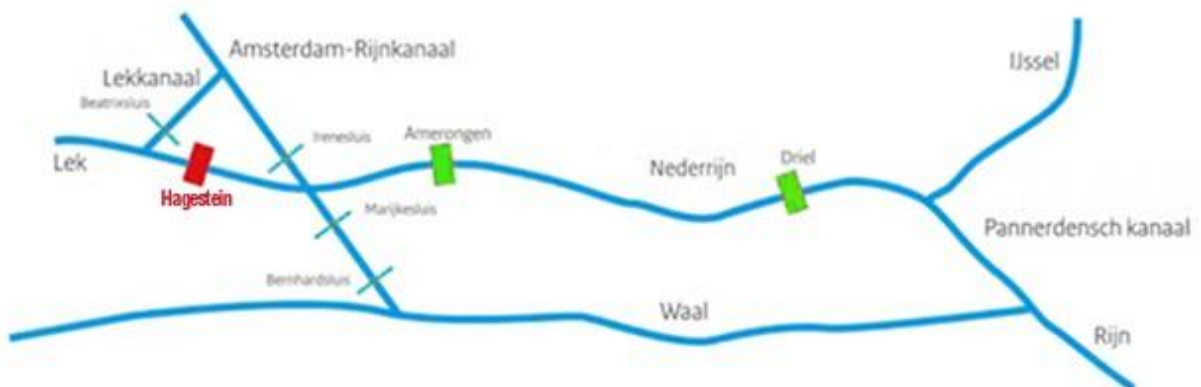
Bovendien zijn meerdere korte onderbrekingen beter voor de binnenvaart dan een langere onderbreking.

E. Tekeningen

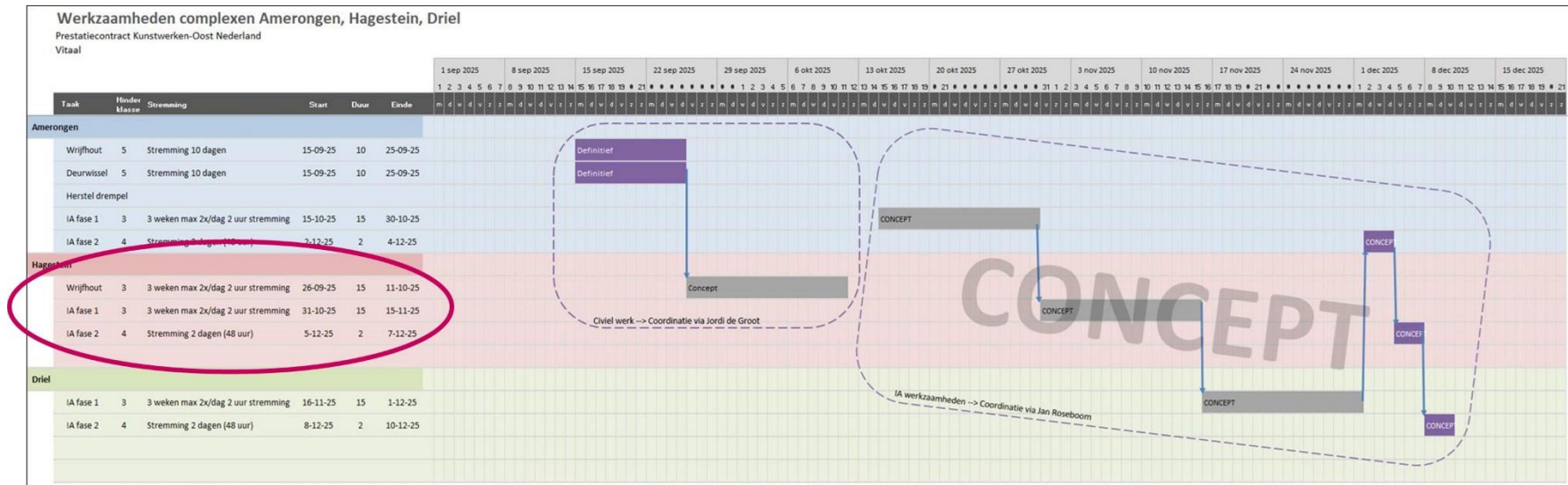
26. Overzichtstekening met het bouwwerk:



Figuur 1: Schematische weergave Sluis-Stuwcomplex Hagestein



Figuur 2: Overzicht werkgebied



Figuur 3: Conceptplanning

27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk – Detail van het gedeelte over de Rijn:

Nvt

PROTOCOL 17
Bouw van een tweede brug over de Rijn tussen Wörth en Karlsruhe
bij Rijnkilometer 363,400
(aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 28 april 2025)

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de bouw van een verkeersbrug tussen Wörth en Karlsruhe bij Rijnkilometer 363,400 indien de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

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

Bijlage

**Checklist voor de bouw van een tweede brug over de Rijn tussen Wörth en Karlsruhe
bij Rijnkilometer 363,400**

1. Soort brug:

Bouw van een tweede brug over de Rijn tussen Wörth en Karlsruhe voor het wegvervoer over de nationale hoofdweg (Bundesstraße 293)

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Karlsruhe

3. Rijnkilometer:

363,400

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Bouw van een nieuwe brug

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater (buiten het gebied van het bouwwerk):

250 meter

6. Breedte van de vaargeul (buiten het gebied van het bouwwerk):

92 meter

7. Aantal pijlers in het vaarwater:

Twee pijlers in het vaarwater in de nabijheid van de kribben

Het geplande tracé leidt ertoe dat er sterk ingegrepen wordt in beschermde gebieden, met name in gebieden aan de linkeroever van de Rijn die vallen onder Natura 2000. Daarom moet in het kader van de goedkeuringsprocedure voor het project een uitzonderingsvergunning worden aangevraagd. Met het oog op de toetsing voor de uitzonderingsvergunning moet voor de bouw een constructie worden gevonden die zo min mogelijk impact heeft op de beoogde bescherming van het gebied.

De enige constructiemogelijkheid waarbij de in punt 5 genoemde vaarwegbreedte zonder pijlers overspannen zou kunnen worden, is een asymmetrische tuibrug. Gezien de natuur- en faunabescherming is een dergelijke constructie juridisch gezien niet haalbaar. Een ligger- of plaatbrug levert daarentegen de minste conflicten op met de nagestreefde bescherming van het gebied, hetgeen een harde eis is in het kader van de toetsing voor een uitzonderingsvergunning. Bij dit soort bruggen kan geen overspanning van het vaarwater zonder pijlers bereikt worden, zodat er twee pijlers nodig zullen zijn.

8. Aantal pijlers in de vaargeul:

Geen pijlers in de vaargeul

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen:

Een doorvaartopening

10. Breedte van de brugoverspanning:

31,50 meter

11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts en stroomafwaarts):

Stroomopwaarts 1,33 km (verkeersbrug Karlsruhe/Maxau)

Stroomafwaarts 20,51 km (spoorbrug Germersheim)

B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen):

Gebogen bovenbouw met dragers die in hoogte kunnen variëren

13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

De onderkant van brugbovenbouw ligt in de zone boven de vaargeul (92,00 meter breed) op zijn minst 9,10 meter boven HSW.

$HSW + 9,10 \text{ m} \geq 114,00 \text{ m}$ boven NHN (normale hoogte nul, DHHN, Duits hoogterefereentiesysteem 2016, vastgelegde hoogte 170)

14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):

Ongeveer 121,01 m boven NHN (normale hoogte nul, DHHN, Duits hoogterefereentiesysteem 2016, vastgelegde hoogte 170)

15. HSW (m, hoogterefereentiesysteem):

104,90 m boven NHN (normale hoogte nul, DHHN, Duits hoogterefereentiesysteem 2016, vastgelegde hoogte 170)

16. Doorvaarthoogte bij HSW:

> 9,10 meter

17. Doorvaartbreedte bij HSW met een hoogte van 9,10 m:

Ongeveer 120 meter

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut:

In een latere fase van de planning zal het Duitse 'Amt für Binnen-Verkehrstechnik' de opdracht krijgen een technische expertise op te stellen voor de radar.

19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:

De pijlers in de rivier bij de doorvaartopening zullen ter ondersteuning van de radarvaart door middel van reflectoren voor radar zichtbaar worden gemaakt. Daarvoor zal de voorkeur worden gegeven aan radarreflectoren aan voldoende lange uitkragingen in plaats van drijvende radarbakens. Voor de verdere planning zal overleg plaatsvinden met het 'Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein'.

20. Geplande constructievorm van de brug:

Doorgaande plaatbrug met liggers van gewapend beton

21. Gepland constructiemateriaal:

Staal/beton

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort brugmontage (voor zover reeds bekend):

Het is de bedoeling om de brug boven het vaarwater aan te leggen met behulp van voorgefabriceerde delen. Het sluitstuk, dat voor het grootste gedeelte boven de vaargeul komt te liggen, kan ingevaren worden en ter plekke op zijn plaats gehesen worden. De brugdelen zullen via de nationale vaarweg worden aangevoerd.

Voor de verdere planning zal overleg plaatsvinden met het 'Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein'.

23. Periode van de uitvoering:

Het begin van de bouw is voorzien voor 2028. Om de brug te bouwen wordt uitgegaan van een totale bouwtijd van vier à vijf jaar.

De bouwwerkzaamheden in het vaarwater zullen waarschijnlijk twee à drie jaar duren.

24. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking:

De planning voor de bouw van de brug is nog niet afgerond en de verschillende bouwfasen moeten nog nader uitgewerkt worden.

Om de verschillende delen van de brug te bouwen zullen voor de duur van de bouwwerkzaamheden aan de rand van de vaargeul ligplaatsen en afmeerplaatsen worden aangelegd; hierdoor wordt de vaargeul smaller.

In de periode dat de vaargeul versmald zal zijn, zal bij HSW een doorvaarthoogte van 9,10 m ter beschikking staan en een smallere vaargeul van 60 m breed.

25. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart:

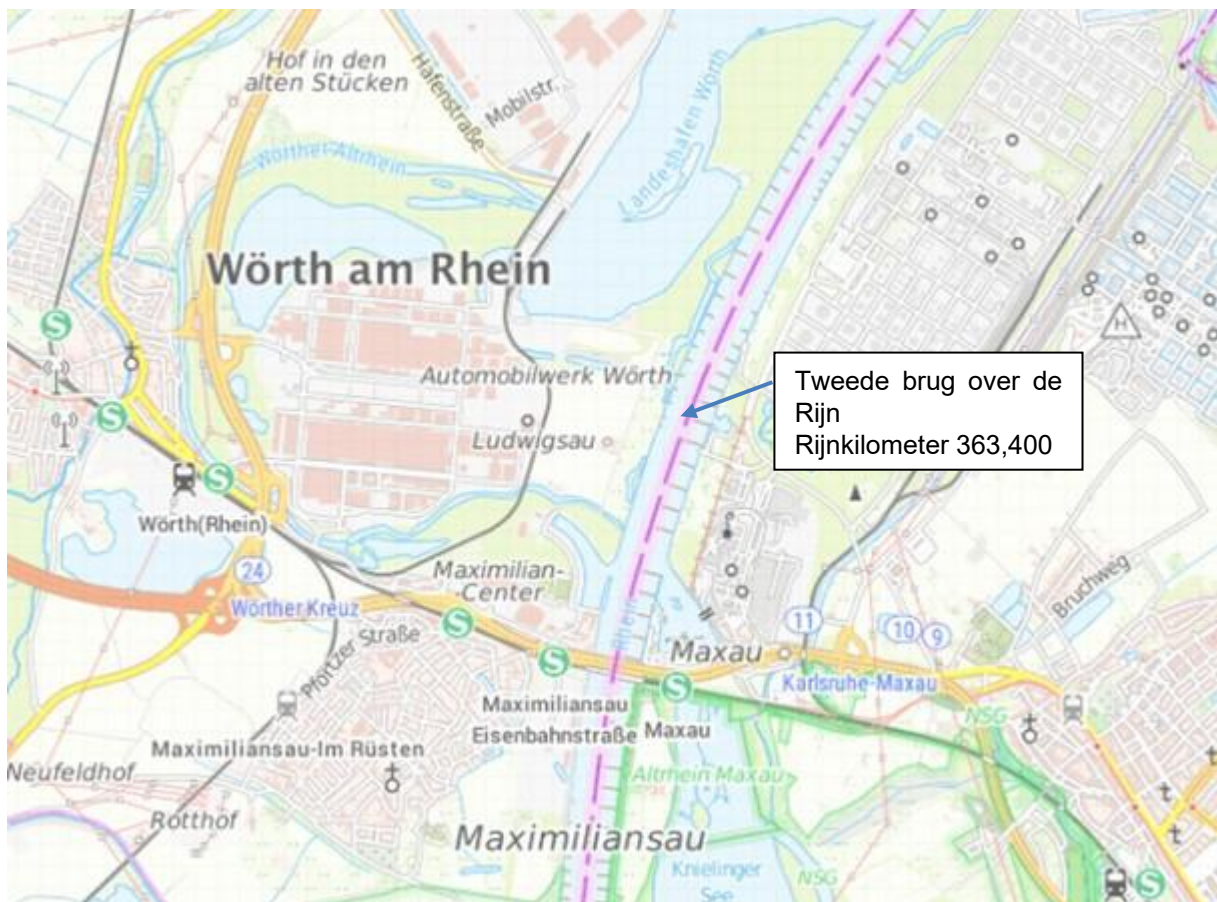
Tijdens de bouw zal de scheepvaart op deze plaats twee à drie jaar lang hinder ondervinden. Er zal echter altijd een vaargeul ter beschikking blijven staan met een breedte van 60 m. In deze fase zal de WSA Oberrhein wellicht een ontmoetings- en inhaalverbod opleggen. Voor het invaren en plaatsen van het laatste bruggedeelte boven de Rijn zal het scheepvaartverkeer verschillende keren onderbroken moeten worden, met een maximale duur van 24 uur.

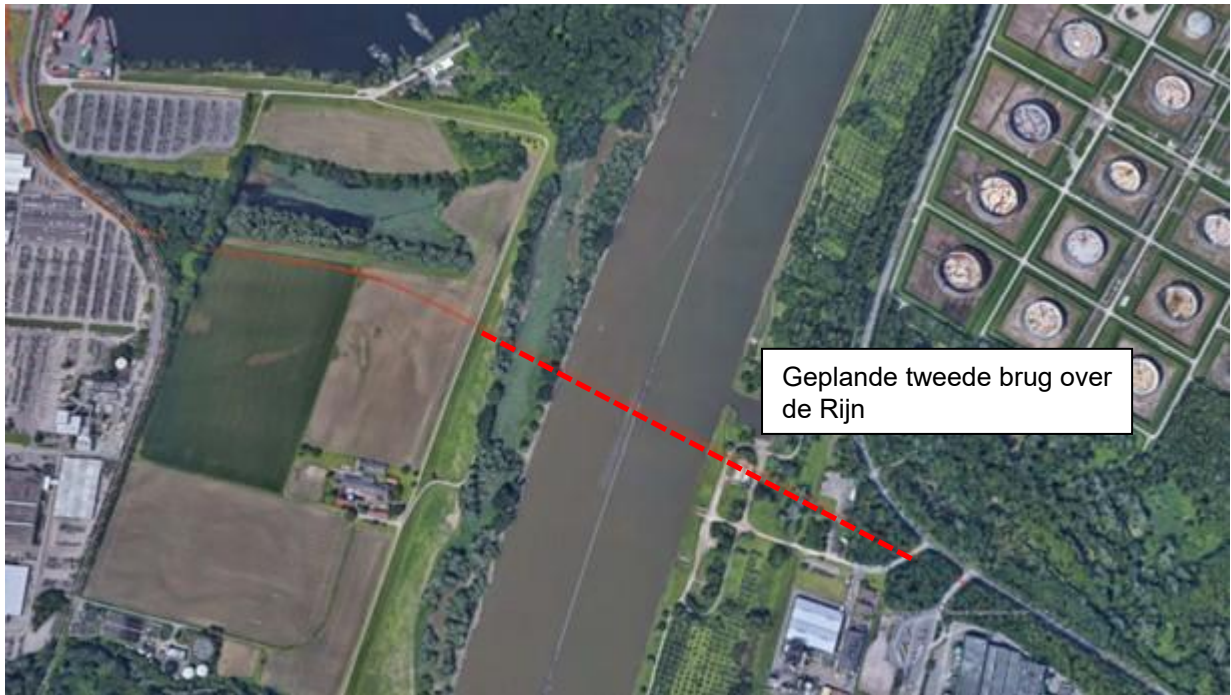
Het streven blijft om de duur van de onderbreking van de scheepvaart zo kort mogelijk te houden. Bovendien zijn meerdere korte onderbrekingen beter voor de binnenvaart dan een langere onderbreking.

Meer details zullen pas verstrekt kunnen worden als het project zover uitgewerkt is dat de vergunning kan worden aangevraagd en als de bouw meer in details gepland zal zijn.

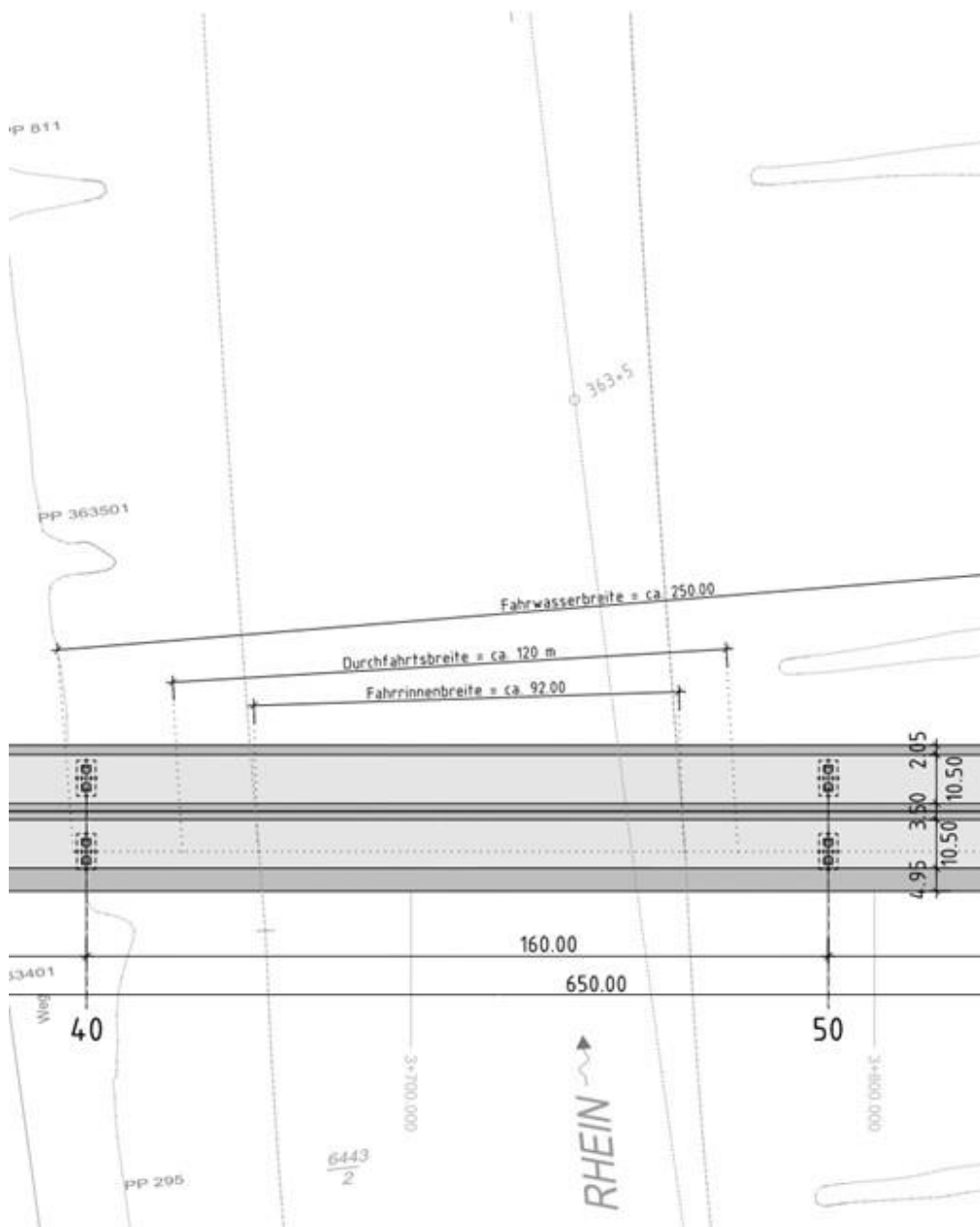
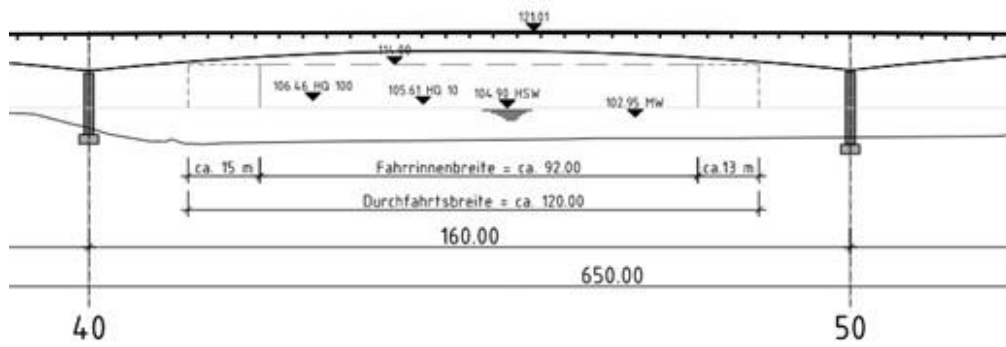
E. Tekeningen

26. Overzichtstekening met het bouwwerk:



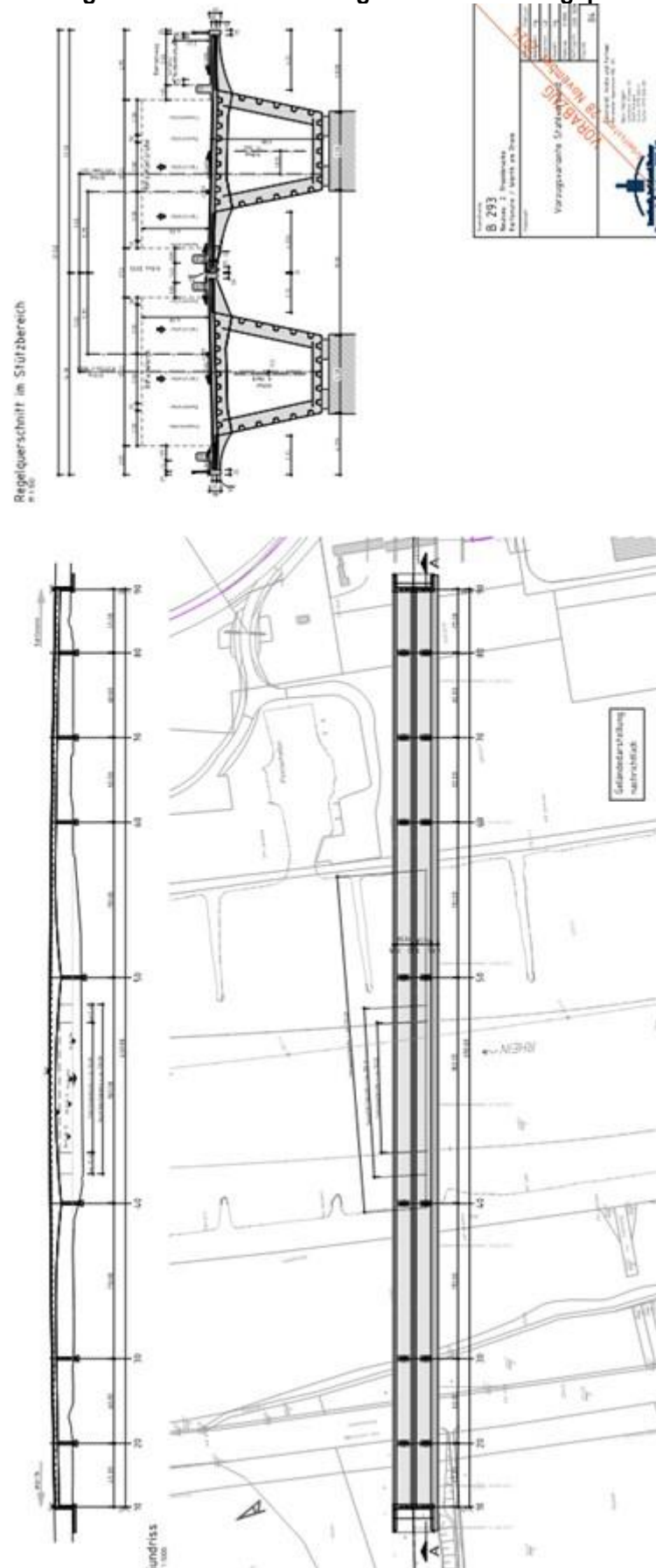


27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk
Detail van het gedeelte over de Rijn



Legenda: Fahrinnenbreite = Breedte van de vaargeul / Durchfahrtsbreite = Doorvaartbreedte /
 Fahrwasserbreite = Breedte van het vaarwater

Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk – Algemeen overzicht geplande brug over de Rijn



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

PROTOCOL 18

**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 18

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 inwerking-treding	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
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	1.1.2025
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	1.1.2025
2022-II-121	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	1.1.2025
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	1.1.2025
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	1.1.2025
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	1.1.2025

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking getreden

¹ De bepalingen van Besluit 2022-II-12 zijn op 3 oktober 2024 in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
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	23.10.2024	1.1.2025
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	23.10.2024	1.1.2025
2023-I-7	Definitieve wijziging van het RPR inzake de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar (artikel 9.08)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024	23.10.2024	1.1.2025
2023-I-9 ¹	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			23.10.2024	1.1.2025
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		1.1.2025
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		1.1.2025
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		1.1.2025
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		1.1.2025
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				
2024-II-10	Definitieve wijziging van het 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	I	1.12.2025				
2024-II-11	Definitieve wijzigingen van het RPR met betrekking tot de bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten (artikelen 9.01, tweede en derde lid, en 10.01, vierde lid)	I	1.12.2025				
2024-II-12	Definitieve wijzigingen van het RPR voor de harmonisatie van het begrip "Certificaat van Onderzoek" in het RPR	I	1.12.2025				
2024-II-13	Definitieve wijziging van het RPR en verwijzing naar editie 2025/1 van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2025/1) (artikel 1.01)	I	1.1.2026				

¹ De bepalingen van Besluit 2023-I-9 zijn op 3 oktober 2024 in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2024-II-14	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 2025/1)	I	1.1.2026				

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	*)	Voorziene 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	1.1.2025
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	1.1.2025
2024-II-14	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 2025/1)	I	1.1.2026					

*) 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	*)	Voorziene 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 afgevenende 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 Rheinschiffahrt 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	*)	Voorziena 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	1.1.2025
2023-I-3	Wijziging van artikel 6.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-4	Wijziging van artikel 20.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
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	1.1.2025
2024-I-7	Wijzigingen voor het RSP (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10)	I	1.1.2025			31.12.2024	1.1.2025	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				1.1.2025	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			31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025
2024-II-9	Wijziging van het RSP - 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)	I	1.7.2025					
2024-II-14	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 2025/1)	I	1.1.2026					

4. Comité Politiereglement (Besluit 2024-I-12):

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – meldplicht (artikel 12.01, eerste, tweede en negende lid)

Correctie van de Duitse en Nederlandse versie van de definitieve wijziging van 13 juni 2024 (Protocol 2024-I-12)

Het Comité Politiereglement heeft tijdens de vergadering op 8 april 2025 een vertaalfout geconstateerd en besloten de definitieve wijziging van artikel 12.01, tweede lid, onderdeel f, onder dd, die bij Besluit 2024-I-12 op 1 december 2026 in werking treedt, als volgt te corrigeren:

Artikel 12.01, tweede lid, onderdeel f, onder dd, wordt als volgt gecorrigeerd:

"dd) accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh".

Het doel van deze wijziging is het corrigeren van een vertaalfout in de Duitse en Nederlandse versie, waar "Gesamtleistung / totaal vermogen" werd gebruikt in plaats van "Gesamtkapazität / totale capaciteit", wat het correcte technische begrip is. De wijziging heeft geen invloed op de Franse versie.

5. Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2013-I-16):

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING
TOT DE TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

AANBEVELING Nr. 2/2024
van 10 december 2024

Artikel 30.01, tweede lid, en bijlage 8 van de ES-TRIN 2023/1

Het gebruik van waterstof als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening

LETITIA

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR, kan voor het motorvrachtschip LETITIA, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340402 tot 10 december 2029 een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in bijlage 8 en artikel 30.01, tweede lid, van de ES-TRIN 2023/1 (hierna ES-TRIN genoemd). Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 1**). De aanbevelingen van deze risicoanalyse zijn geïmplementeerd.
2. Voor het schip is rekening gehouden met de ontwerpvoorschriften voor de opslag van gasvormig waterstof die als **bijlage 6** zijn bijgevoegd, met uitzondering van de volgende voorschriften in bijlage 8, onderdeel II, hoofdstuk 3, waarvoor alternatieven zijn uitgewerkt die worden toegelicht in **bijlage 2**:
 - lid 2.3.3.2;
 - lid 2.3.4.5;
 - lid 2.3.4.7;
 - lid 2.3.4.10.
3. De vervanging van de verwisselbare waterstoftank wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
4. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
5. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 4**.
6. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
7. De containers aan de voor- en achterzijde van de verwisselbare waterstoftank moeten gecertificeerd zijn voor de desbetreffende gevaarlijke zone.

De exploitant van het vaartuig, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- 6 maanden na de inbedrijfstelling van het vaartuig;
- 2,5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling;
- 5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling.

De Nederlandse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België. De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) storingen van het waterstof-voortstuwingsysteem;
- b) lekkage;
- c) bunkergegevens (waterstof);
- d) reparaties en wijzigingen van het waterstof-voortstuwingsysteem;
- e) operationele gegevens;
- f) hoeveelheid olie- en vethoudend afval;
- g) voorvallen en ongevallen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (24) 79 intern worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

AANBEVELING Nr. 1/2025 van 12 februari 2025

Het gebruik van waterstof als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening

LUDWIGSHAFEN I

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR, kan voor het motorvrachtschip LUDWIGSHAFEN I, uniek Europees scheepsidentificatienummer 04814780 tot 12 februari 2030 een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in artikel 30.01, tweede lid en bijlage 8 van de ES-TRIN 2023/1 (hierna ES-TRIN genoemd).

Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 2**). De aanbevelingen van deze risicoanalyse zijn geïmplementeerd.
2. Voor het schip is rekening gehouden met de voorschriften in hoofdstuk 30 en bijlage 8, onderdelen I en III, hoofdstuk 1 van de ES-TRIN. Bovendien wordt voldaan aan de ontwerpvoorschriften voor de opslag van gasvormig waterstof, die zijn bijgevoegd in **bijlage 3**.
3. De vervanging van de verwisselbare waterstoftank wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 4** vermelde procedures.
4. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
5. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 5**.
6. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
7. De hoogte van de afblaasmast (vent mast) moet op zijn minst reiken tot aan de hoogte van de bovenkant van de bovenste laag waterstof-containers.

De exploitant van het vaartuig, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- 6 maanden na de inbedrijfstelling van het vaartuig;
- 2,5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling;
- 5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling.

De Duitse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België. De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) storingen van het brandstofopslagsysteem;
- b) lekkage;
- c) bunkergegevens (waterstof);
- d) reparaties en wijzigingen van brandstofopslagsysteem;
- e) operationele gegevens;
- f) hoeveelheid olie- en vethoudend afval;
- g) voorvallen en ongevallen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (25) 4 intern worden gevonden.)

6. Jaarlijks verslag over kabeloverspanningen en kruisingen boven/onder de rivierbedding

Rijn van kmr 166,64 tot 170,00 (Bazel) en van kmr 352,07 tot 952,50 (Waal) of tot kmr 989,20 (Lek)

Nr.	Bouwwerk	Rijnkilo- meter	Plaats	Overdekking/minimale doorvaarthoogte (m)	Opmerking
1	Kabeloverspanning 110 kV	500,968	Mainz	Aanzienlijk > 22 m	Kabeloverspanning van de Duitse spoorwegen parallel aan de spoorbrug. Geplande vervanging van de bestaande en reeds in 1957 goedgekeurde leiding. Het tracé blijft hetzelfde. Gedeeltelijke vervanging van masten op dezelfde locatie. Tijdens de bouwfase zijn tijdelijke regelingen gepland. Details over de uitvoering zijn nog niet vastgesteld. De bouw zou in 2025 kunnen beginnen. De gevolgen voor de scheepvaart zijn naar verwachting minimaal.
2	Kabeloverspanning 380 kV	594,535	Wallersheim/ Niederwerth/ Urbar	Aanzienlijk > 22 m	Elektriciteitsleiding van Amprion GmbH met toestemming uit 1980. Het tracé blijft hetzelfde. Gedeeltelijke vervanging van masten op dezelfde locatie. De goedkeuringsprocedure is nog niet afgerond. Details over de uitvoering zijn nog niet vastgesteld. De bouw zou in 2025 kunnen beginnen. De gevolgen voor de scheepvaart zijn naar verwachting minimaal.
3	Duiker	696,446	Köln Niehl	> 15 m	Twee Rijnduikers van de stadsontwateringsbedrijven van Köln, DN3200 en DN2000, naar de zuiveringsinstallatie Stammheim; al goedgekeurd, uitvoering in 2025. Naar verwachting zonder gevolgen voor de scheepvaart.
4	Duiker	834,000	Obermörmter	3,50 m	Leidingduiker, Amprion A-Noord, uitvoering 2025. Naar verwachting zonder gevolgen voor de scheepvaart.

7. 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	Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tel.: +41 (0)61 821 82 60
DE	Een lijst van erkende artsen vindt u op de volgende pagina: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befahigungsnachweise/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/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tel.: +31 (0)88 489 00 00

(...)

7. Lijst van de bevoegde autoriteiten voor het administratief examen

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigation@spw.wallonie.be	- Matroos - Schipper - Deskundigen voor de passagiersvaart - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)11 24 40 83	- Matroos - Schipper - Deskundigen voor de passagiersvaart - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	- Rijnpatent (Kwalificatiecertificaat schipper) - Overheidspatent - Sportpatent
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	- Rijnpatent - Overheidspatent - Sportpatent - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg Mercatorstr. 22-24 47051 Duisburg Tel.: +49 (0)203 2821-0 Mail: ihk@niederrhein.ihk.de	- Matroos
	Industrie- und Handelskammer Magdeburg Hauptgeschäftsstelle Alter Markt 8 39104 Magdeburg Tel.: +49 (0)391 5693-0 Mail: kammer@magdeburg.ihk.de	- Matroos
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	- Matroos - Schipper - Deskundigen LNG - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's - Sportpatent
FR	Direction Départementale des territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises – Unité Sécurité Fluviale 299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2 27/29, rue Leblanc 75015 Paris	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises 14, rue du Maréchal Juin – BP 61003 67070 Strasbourg Cedex	- Rijnpatent - Sportpatent - Matroos - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transport et Risques – Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, boulevard Gaston Serpette – BP 53606 44036 Nantes	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité navigation fluviale 165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise – Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative – Bâtiment A 2, boulevard Armand Duportal – BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar

(...)

15. Verklaring eerstehulpverlener van de reddingsorganisaties

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Staat, door- lopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
DE-01	De lijst van de bewijzen is via https://www.bg-qseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform beschikbaar.	Erkende opleiding voor eerste hulp	Zie bijlage 6 van het RSP	*
NL-01	Nederlands Instituut voor Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek Tel.: +31 (0)168 336 990 Mail: examen@nikta.nl	Certificatie-instelling	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 2 november 2023 tot 2 november 2028
NL-02	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31 (0)10 234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	Erkende opleiding voor eerstehulpverlener, perslucht- maskerdrager en deskundige voor de passagiersvaart	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 15 januari 2023 tot 15 januari 2028
NL-03	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Erkende opleiding voor eerstehulpverlener, perslucht- maskerdrager en deskundige voor de passagiersvaart	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 20 maart 2024 tot 20 maart 2029.
FR-01	CSI Formation 6A rue de l'industrie Z.I Parc d'activités du Ried 67720 Hoerdt https://www.csi-formation.com/ Contact: Antoine SANNER Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: direction@csi-formation.com	Erkende opleiding voor eerste hulp	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 31 september 2019 tot 30 september 2029
FR-02	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 92400 Courbevoie Contact : Fabrice TOULZA Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 Mail: fabrice.toulza@apave.com	Erkende opleiding voor eerste hulp	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig van 28 september 2023 tot 27 november 2028

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Staat, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
CH-01	Healthspot GmbH Stücki Park - Village 2. OG Hochbergerstrasse 70 4057 Basel Schweiz Tel.: +41 (0)61 511 92 82 Mail: info@healthspot.ch	Erkende opleiding voor eerste hulp	Zie bijlage 6 van het RSP	Geldig vanaf 5 februari 2025 tot wederopzegging

* Alle erkende entiteiten in de genoemde lijst worden vermeld met hun maatschappelijke zetel. Zij mogen ongeacht hun maatschappelijke zetel in heel Duitsland actief zijn. De databank is volledig en actueel.

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/Atemschutzgeraettragende/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	

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

Staat, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
FR-03 ¹	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 ²	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerdt	Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: direction@csi-formation.com	
FR-05 ³	BELLE MANŒUVRE 11, Place Augustin Normand 14600 Honfleur	Tel.: +33 (0)7 64 83 13 80 Mail: sarlbellemanoeuvre@gmail.com	
FR-06 ⁴	Lycée général, technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar	Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	

¹ Geldig van 30 april 2024 tot 30 april 2029

² Geldig tot 9 juni 2029

³ Geldig tot 30 juni 2029

⁴ Geldig tot 20 juli 2028.

X. Begroting en beheer

PROTOCOL 19 Goedkeuring van de jaarrekeningen 2024 van de Centrale Commissie

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2024 van de CCR,
gezien het verslag van het accountantskantoor FIBA over de rekeningen voor 2024,
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 20 Begroting van de Centrale Commissie voor 2026

Besluit

De Centrale Commissie,
onder voorbehoud van de indiening van een gewijzigde begroting waarin rekening wordt gehouden met de gevolgen van het contract met De Vlaamse Waterweg met betrekking tot EURIS en het voor 2026 vast te stellen % inflatiecompensatie op de salarissen,
keurt het functieoverzicht goed, waarmee het aantal FTE binnen het secretariaat wordt vastgesteld op 33,3 volgens de in de bijlage aangegeven verdeling;
stelt de begroting voor 2026 vast op € 3.307.240, een stijging van 0,16 % ten opzichte van 2025;
stelt de bijdragen van de lidstaten vast op € 3.210.000 na onttrekking van € 97.240 uit het reserve- en investeringsfonds;
stelt de bijdrage van elke lidstaat vast op € 642.000, ongewijzigd ten opzichte van 2025.
De bijdragen worden vóór 1 april 2026 overgemaakt op de rekening van de Centrale Commissie bij CIC Est in Straatsburg.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 20

Functieoverzicht

Functies	Rangen in de functies	FTE's 2025	Voorstel FTE's 2026
SG/Plv.SG/HI	A4-A7	3,0	3,0
Beleidsmedewerkers	A1-A3	10,0	10,0
Assistenten	B1-B4	8,6	8,8
Projectmedewerkers	B3-B5	7,0	8,0
Vertalers	L1-L3	3,5	3,5
FTE's		32,1	33,3

PROTOCOL 21

Samenstelling van het secretariaat – Verlenging van het mandaat van de secretaris-generaal

Besluit aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 20 december 2024

De Centrale Commissie

besluit het dienstverband van mevrouw Lucia LUIJTEN als secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te verlengen van 1 november tot en met 31 december 2025, en dankt haar hartelijk voor haar niet-aflatende inzet.

PROTOCOL 22
Samenstelling van het secretariaat
Besluit

(i) De Centrale Commissie

benoemt mevrouw Hester DUURSEMA voor een ambtstermijn van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2029 tot secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

(ii) De Centrale Commissie

verlengt het mandaat van de heer Jörg RUSCHE voor een ambtstermijn van 1 mei 2026 tot en met 30 april 2030 als plaatsvervangend-secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

(iii) De Belgische, Duitse, Franse, Nederlandse en Zwitserse delegatie bevestigen dat bij de invulling van leidinggevende functies binnen het secretariaat van de Commissie het rotatieprincipe een belangrijke rol speelt. Er bestaat geen recht op verlenging van het mandaat. Na afloop van het betreffende mandaat wordt een open sollicitatieprocedure gehouden en tijdig bekendgemaakt.

PROTOCOL 23
Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2024

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2024 goed.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 23

1. SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2024

VOORZITTERSCHAP EN PLAATSVERVANGEND VOORZITTERSCHAP

Dhr. VAN KRUININGEN, directeur Maritieme Zaken binnen het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en hoofd van de Nederlandse delegatie bij de CCR, is sinds 1 januari 2024 **voorzitter** van de CCR.



Dhr. SEGER, ambassadeur en hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR, is sinds 1 januari 2024 plaatsvervangend voorzitter van de CCR.



DELEGATIES

Dhr. STALDER, directeur-generaal van Basler Personenschiffahrt AG, is met ingang van 1 januari benoemd tot plaatsvervangend Commissaris van Zwitserland bij de CCR; hij vervangt mw. MUNGENAST, die een andere functie heeft gekregen maar wel aanblijft als deskundige van de Zwitserse delegatie.

Mw. KOHLHAAS, directrice van de afdeling “Scheepvaart” in het Bondsministerie voor digitale Zaken en Vervoer, is met ingang van 1 januari benoemd tot Commissaris van Duitsland en hoofd van de Duitse delegatie bij de CCR; zij vervangt dhr. WEHRMANN, die een andere functie heeft gekregen.

Dhr. JANSSENS de BISTHOVEN, adjunct-directeur van de Directie Internationaal Transportbeleid van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van België, is met ingang van 4 september benoemd tot Commissaris van België bij de CCR; hij vervangt dhr. MILCAMPS, die een andere functie heeft gekregen.

Mw. BEZUIJEN, Coördinerend Beleidsmedewerker Binnenvaart en Vaarwegen binnen het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Directoraat Maritieme Zaken, is met ingang van 1 september benoemd tot plaatsvervangend Commissaris van Nederland bij de CCR; zij vervangt dhr. MENSINK, die met pensioen is gegaan.

Dhr. KÖRSCHGEN van het Zwitserse Federale Departement Milieu, Transport, Energie en Communicatie (DETEC), Federaal Bureau voor Vervoer (OFT), afdeling Veiligheid, sectie Scheepvaart, Commissaris van Zwitserland bij de CCR, heeft de Zwitserse delegatie bij de CCR aan het einde van de zomer verlaten.

De samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van 2024 was bijgevolg de volgende:

DUITSLAND

Commissarissen:	Mw.	KOHLHAAS
	Dhr.	GREWE
	Dhr.	JAEGERS
	Mw.	SCHÄFER
Plaatsvervangende commissarissen:	Dhr.	LINDEMANN
	Dhr.	GERHARDT

BELGIË

Commissarissen:	Mw.	RENAUX
	Dhr.	VAN DEN BORRE
	Dhr.	VUYLSTEKE
	Dhr.	JANSSENS DE BISTHOVEN
Plaatsvervangende commissarissen:	Dhr.	DE SPIEGELEER
	Dhr.	TURF

FRANKRIJK

Commissarissen:	Dhr.	COLAS
	Mw.	BOULDOUYRÉ
	Dhr.	LEANDRI
	Dhr.	QUIQUANDON
Plaatsvervangende commissarissen:	Mw.	KRAJKA

NEDERLAND

Commissarissen:	Dhr.	VAN KRUININGEN	Voorzitter
	Mw.	NOLAND	
	Dhr.	TEN BROEKE	
	Dhr.	KASTEEL	
Plaatsvervangende commissarissen:	Mw.	BEZUIJEN	
	Mw.	VAN DER SMAN	

ZWITSERLAND

Commissarissen:	Dhr.	SEGER	Plaatsvervangend voorzitter
	Mw.	ETTER	
Plaatsvervangende commissarissen:	Dhr.	RÖTHLINGSHÖFER	
	Dhr.	STALDER	
	Mw.	CHRISTEN	

Op dezelfde datum werd het secretariaat geleid door:

Secretaris-generaal:	Mw.	LUIJTEN
Plaatsvervangend secretaris-generaal:	Dhr.	RUSCHE
Hoofdingenieur:	Dhr.	WISSELMANN

2. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

2.1 Vergaderingen van de CCR-organen: plenaire vergaderingen, vergaderingen van comités en werkgroepen, raadgevende conferentie en bijeenkomsten met partnerorganisaties

a) Plenaire vergaderingen

GEWONE PLENAIRE VOORJAARSVERGADERING

De Centrale Commissie heeft op 13 juni in het Palais du Rhin in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. VAN KRUININGEN de reguliere plenaire voorjaarsvergadering gehouden, waarbij de volgende organisaties vertegenwoordigd waren:

Intergouvernementele organisaties:

- Europese Commissie: dhr. LEZAIC (online)
- Moezelcommissie: mw. BRÜCKNER

Waarnemersstaten:

- Luxemburg: dhr. NILLES (online)
- Polen: mw. KOSCHICKA-POSIEVETA
- Tsjechië: dhr. DABROWSKI

REGULIERE PLENAIRE NAJAARSVERGADERING

De Centrale Commissie heeft op 5 december in het Palais du Rhin in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. VAN KRUININGEN de reguliere plenaire najaarsvergadering gehouden, waarbij de volgende organisaties vertegenwoordigd waren:

Intergouvernementele organisaties:

- Europese Commissie: dhr. ELEMENLER
- Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties: dhr. DIONORI en mw. IVANOVA (online)
- Moezelcommissie: mw. BRÜCKNER

Waarnemersstaten:

- Luxemburg: dhr. NILLES (online)
- Polen: mw. KAROLAK-WOŹNIAK (online)
- Tsjechië: dhr. DABROWSKI

b) Comités en werkgroepen van de CCR

De comités en werkgroepen van de CCR zijn als volgt bijeengekomen:

COMITÉS

Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van dhr. VAN KRUININGEN, op 12 juni en 4 december in Straatsburg;

Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER, op 18 april en 22 oktober in Straatsburg;

een buitengewone vergadering van het Comité voor de Begroting en het Administratief Subcomité vond plaats op 21 oktober. Deze hybride vergadering werd georganiseerd om het voorstel voor het nieuwe Personeelsreglement toe te lichten en de vragen van de delegaties en het personeelscomité te beantwoorden. Ook de SIRP nam deel aan deze vergadering;

een werkgroep "herziening van het nieuwe Personeelsreglement" werd ingesteld en is onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER bijeengekomen op 22 oktober en 29 november om de herziening van het personeelsstatuut te bespreken;

Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. VAN KRUIJNINGEN, op 13 maart, 12 juni, 9 oktober en 4 december in Straatsburg;

Economisch Comité, onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRÉ, op 13 maart, 11 juni en 3 december in Straatsburg;

Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. SEGER, op 9 oktober in Straatsburg;

Comité Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. KÖRSCHGEN, op 9 april en onder voorzitterschap van mw. ETTER, op 15 oktober in Straatsburg;

Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. TURF, op 10 april en 16 oktober in Straatsburg;

Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDÉ, op 14 maart en 10 oktober in Straatsburg; een workshop over de arbeidsmarkt in de binnenvaart en de aantrekkelijkheid ervan vond onder voorzitterschap van mw. Nethövel-Kathstede plaats in hybride vorm op 14 maart;

Comité Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE, op 9 april en 15 oktober in Straatsburg;

Klein Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van dhr. TURF, op 10 april in Straatsburg, 2 juli in Antwerpen en 16 oktober in Straatsburg;

Comité Gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van dhr. DELAERE, op 17 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Infrastructuur en milieu, het Economisch Comité en het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRÉ, op 11 april en 3 december in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politiereglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen, het Comité Infrastructuur en milieu, het Klein Scheepvaartcomité en het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR, op 11 juni en 3 december in Straatsburg.

WERKGROEPEN

Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. RIETBERG, van 30 januari tot en met 1 februari en van 27 tot en met 29 augustus in Straatsburg;

Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. BLAKEWAY, op 13 februari, 10 september en 12 november in Straatsburg;

Werkgroep RIS – cybersecurity (RIS/G – cyber), onder voorzitterschap van dhr. MAURER, op 12 februari en onder voorzitterschap van dhr. HENON, op 9 september in Straatsburg;

Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van mw. VAN DIJK-VOLKER, op 7 maart, 20 juni, 26 september en 10 december in Straatsburg;

Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. NEHAB, op 1 maart en onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER, op 20 september en 29 november in Straatsburg;

Werkgroep Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. GREWE, op 20 en 21 februari en 3 en 4 september in Straatsburg.

- c) Partnerschap met de VN/ECE in het kader van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)

Veiligheidscomité van het ADN (gemeenschappelijke deskundigenvergadering over het bij het ADN gevoegde reglement), onder voorzitterschap van dhr. BELDMANN, van 22 tot en met 26 januari en van 26 tot en met 30 augustus in Genève (Zwitserland);

Administratief Comité van het ADN, onder voorzitterschap van dhr. BELDMANN, op 26 januari en 30 augustus in Genève (Zwitserland);

Informele werkgroep "Opleiding van de deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. BÖLKER, van 19 tot en met 21 maart en van 10 tot en met 12 september in Straatsburg;

Informele werkgroep "Aanwezigheid aan boord van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronisch formaat" (ADN) op 10 en 11 april;

Informele Werkgroep "Redactie- en vertaalbijeenkomst" (ADN) op 24 en 25 april in Straatsburg;

Informele werkgroep "Stoffen" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. KRISCHOK, van 10 tot en met 12 december in Straatsburg.

2.2 Vergaderingen en evenementen van CESNI

EUROPEES COMITÉ VOOR DE OPSTELLING VAN STANDAARDEN VOOR DE BINNENVAART (CESNI)

CESNI is onder auspiciën van de CCR en in samenspraak met de Europese Commissie ingesteld. Dit comité heeft tot doel standaarden aan te nemen op uiteenlopende gebieden. De respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met name die van de CCR en de Europese Unie, kunnen naar deze standaarden verwijzen met het oog op de toepassing.

Het comité heeft tweemaal vergaderd, onder voorzitterschap van dhr. BILIC-PRICIC (Kroatische delegatie), op 11 april en 17 oktober in Straatsburg."

Tijdens de vergadering van 11 april zijn de volgende documenten aangenomen:

- een toelichting bij ES-TRIN 2023/1 (Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen);
- de nieuwe editie van de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart, ES-QIN 2024/1, met bijbehorende toelichting;
- de richtsnoeren betreffende de competentievereisten voor het bedienen van vaartuigen die alternatieve technologieën gebruiken (stroomvoorziening voor de voortstuwing en methanol).

Tijdens de vergadering op 17 oktober heeft CESNI de werkzaamheden op de volgende gebieden op een constructieve wijze voortgezet:

CESNI heeft de nieuwe editie van de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, ES-TRIN 2025/1, goedgekeurd.

Op het gebied van de beroepskwalificaties werden de werkzaamheden voortgezet overeenkomstig het werkprogramma van CESNI. Het Comité heeft met name kennisgenomen van de vorderingen die zijn gemaakt op het gebied van de toekomstige standaarden met betrekking tot de bemanningen, alsook met het overleg over de standaarden voor elektronische apparatuur.

Op het gebied van de informatietechnologieën heeft CESNI de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, ES-RIS 2025/1, aangenomen.

Tot slot heeft CESNI ook zijn werkprogramma voor de periode 2025-2027 aangenomen.

Dit ambitieuze werkprogramma is gebaseerd op de strategische richtsnoeren die door het CCR-secretariaat en de Europese Commissie werden voorgesteld, en is het resultaat van de intensieve werkzaamheden van de delegaties en het overleg met de verschillende belanghebbenden in de binnenvaart, met name de erkende organisaties die de sector vertegenwoordigen. Het nieuwe werkprogramma weerspiegelt de prioriteiten van de CCR en de EU en omvat met name de volgende taken:

- nieuwe technologieën en innovatie;
- moderne en flexibele bemanningsvoorschriften;
- digitalisering van de binnenvaart, met inbegrip van geautomatiseerde vaartuigen, digitale documenten, navigatie- en informatieapparatuur, alsook elektronische tools voor de registratie en uitwisseling van gegevens over bemanningen;
- de herziening en ontwikkeling van standaarden om het hoge veiligheidsniveau in de binnenvaart te waarborgen en de technologische ontwikkeling te volgen.

WERKGROEPEN VAN CESNI

De werkgroepen zijn als volgt bijeengekomen:

de Werkgroep voor technische voorschriften (CESNI/PT) is vier keer bijeengekomen: onder voorzitterschap van dhr. STANGL-BRACHNIK (Oostenrijkse delegatie), op 5 en 6 maart, 18 en 19 juni, 24 en 25 september en 28 en 29 november in Straatsburg;

Tijdelijke Werkgroep voor technische voorschriften voor alternatieve brandstoffen aan boord van binnenschepen (CESNI/PT/FC), onder voorzitterschap van dhr. PAULI (deskundige, op uitnodiging van de Duitse delegatie), online op 1 en 2 februari en op 3 en 4 juli in Rotterdam, en vervolgens onder voorzitterschap van dhr. SEGIETH (Duitse delegatie), online op 13 en 14 november;

Tijdelijke Werkgroep voor overgangsbepalingen bij de technische voorschriften voor binnenschepen (CESNI/PT/DT), onder voorzitterschap van dhr. DELAERE (Belgische delegatie), online op 25 maart en 9 september;

Tijdelijke Werkgroep voor het nieuwe model van het binnenschipcertificaat (CESNI/PT/MOD), onder voorzitterschap van mw. VAN DIJK (Nederlandse delegatie), online op 30 januari, 15 mei en 7 oktober;

Werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP), onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie), op 29 februari in Straatsburg en op 23 mei in Boedapest, en vervolgens onder voorzitterschap van dhr. VAN DEN BOSSCHE (Belgische delegatie), op 19 september en 28 november in Straatsburg;

Tijdelijke Werkgroep voor kwaliteitsmanagement (CESNI/QP/QM), onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie), online op 26 februari en 14 mei, en vervolgens onder voorzitterschap van dhr. VAN DEN BOSSCHE (Belgische delegatie), op 16 september en 25 november;

Tijdelijke Werkgroep voor bemanningsvoorschriften (CESNI/QP/CREW), onder voorzitterschap van mw. LIÉGEOIS (Belgische delegatie), op 28 februari in Straatsburg, op 22 mei in Boedapest en op 18 september in Straatsburg, en vervolgens onder voorzitterschap van mw. KLIEST (Nederlandse delegatie), op 27 november;

Werkgroep voor informatietechnologieën (CESNI/TI), onder voorzitterschap van dhr. KORTMAN (Nederlandse delegatie), op 14 en 15 februari, en onder voorzitterschap van dhr. OUDENES (Nederlandse delegatie), op 11 en 12 september in Straatsburg;

De tijdelijke werkgroepen van CESNI/TI zijn bijeengekomen als volgt:

- Werkgroep voor een systeem voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart (CESNI/TI/ERI), onder voorzitterschap van dhr. OUDENES, op 25 juni in Bazel en op 14 november in Straatsburg;
- Werkgroep voor een systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en -informatie (CESNI/TI/Inland ECDIS), onder voorzitterschap van dhr. MORLION, op 27 juni in Bazel en op 13 november in Straatsburg;
- Werkgroep voor een systeem voor berichten aan de scheepvaart (CESNI/TI/NtS), onder voorzitterschap van dhr. PLASIL, op 25 juni in Bazel en op 15 november in Straatsburg;
- Werkgroep voor een systeem voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart (CESNI/TI/VTT), onder voorzitterschap van dhr. BOBER, op 27 juni in Bazel en op 13 november in Straatsburg.

2.3 Reglementaire werkzaamheden

2.3.1 Wijziging van het RPR met betrekking tot de verkeersregels: lichten en elektronisch melden

Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) is gewijzigd met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen. De wijziging die tijdens de plenaire zitting werd aangenomen, voorziet in een uitdrukkelijke verplichting om de boordlichten op het achterschip te voeren. Daarnaast zijn ook de uitzonderingen op dit voorschrift vastgelegd: het voorschrift is namelijk niet van toepassing op bepaalde schepen die voor het vervoer van passagiers zijn bestemd, op pleziervaartuigen en op bepaalde traditionele vaartuigen en replica's daarvan. De overige bepalingen met betrekking tot boordlichten blijven onveranderd.

Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2026.

2.3.2 Wijziging van het RPR met betrekking tot de digitalisering van verschillende documenten

Er werden ook andere wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) goedgekeurd. Voortaan mogen bepaalde scheepsbescheiden en andere documenten met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen in elektronische vorm aanwezig zijn op binnenvaartschepen. Deze wijziging moet de onderlinge samenhang tussen twee rechtskaders garanderen, namelijk tussen het RPR en het ADN (editie 2025).

De CCR heeft in 2021 de eerste stappen richting digitalisering gezet en het is de bedoeling dat de scheepsbescheiden en andere documenten aan boord geleidelijk worden omgezet in een elektronische versie. Het feit dat documenten in elektronische vorm overgelegd mogen worden, vergemakkelijkt de informatieverstrekking, met name in geval van controles. Dankzij de digitalisering nemen tevens de administratieve lasten voor het bedrijfsleven af.

Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2025.

2.3.3 Wijzigingen van het RPR met betrekking tot de bijzondere bepalingen

Er werden ook andere wijzigingen aangenomen met betrekking tot de specifieke bepalingen die op bepaalde riviergedeelten van toepassing zijn:

- 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. Deze maatregel moet het veiligheidsniveau verhogen, omdat de stroming op dit riviergedeelte sterk kan zijn.
- Door de ontwikkelingen in de scheepsbouw zijn de risico's bij het binnenvaren van de haven van Bazel afgenomen. De specifieke manoeuvre om de haven van Bazel binnen te varen wordt daarom beschouwd als achterhaald en wordt uit het RPR geschrapt.
- Op het riviergedeelte tussen Bazel en de sluizen te Kembs ligt het hoogwaterpeil op 8,20 m. De vaart kan evenwel worden toegestaan tot aan een waterstand van 8,50 m aan de peilschaal te Bazel-Rheinhalle. Dit voorschrift werd ingevoerd na de lange hoogwaterperiode in 1999, maar is nooit toegepast en wordt daarom geschrapt uit het RPR.

2.3.4 Harmonisering van de rechtskaders van de Rijnvaart en de EU met betrekking tot personeel

Tijdens de plenaire voorjaarszitting van 2024 werden er verschillende wijzigingen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) aangenomen.

Een eerste wijziging staat de CCR-lidstaten toe twee mogelijkheden aan te bieden om het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart te verkrijgen, namelijk door deelname aan een specifieke training, met inbegrip van een succesvol afgelegd examen, of uitsluitend door een succesvol afgelegd administratief examen.

Daarnaast werd het RSP gewijzigd om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1). CESNI (Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart) heeft namelijk op 11 april 2024 een nieuwe versie van ES-QIN aangenomen. De belangrijkste wijziging is bedoeld om de opleiding voor het leidinggevend niveau te versterken. Het doel is schippers beter voor te bereiden op het varen en manoeuvreren in de nabijheid van zeeschepen.

Een laatste wijziging tot slot beoogt de aanvulling van het model voor de medische verklaring (bijlage 1 bij het RSP).

2.3.5 Aanzienlijke vermindering van het aantal riviergedeelten met specifieke risico's op de Rijn

Tijdens de plenaire zitting van 5 december 2024 heeft de CCR ingestemd met een aanzienlijke vermindering van het aantal riviergedeelten met specifieke risico's op de Rijn.

Zo blijven er nog maar twee binnenwatertrajecten met specifieke risico's over op de Oberrhein (van kmr 335,66 tot kmr 425,00) en de Mittlerrhein (van kmr 498,45 tot kmr 592,00).

Het doel van de CCR is de voorschriften voor het bedrijfsleven te versoepelen, op voorwaarde dat de veiligheid hierdoor niet in het gedrang komt.

Deze maatregel maakt het ook mogelijk de toegang voor schippers tot de Rijnvaart te vergemakkelijken, de arbeidsvoorwaarden flexibeler te maken en het tekort aan vakkrachten aan te pakken.

Door het besluit dat in december 2024 werd aangenomen, wordt het aantal trajecten met specifieke risico's beperkt tot:

- op de Oberrhein: van kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) tot kmr 425,00 (Mannheim),
- op de Mittellrhein: van kmr 498,45 (Mainz, verkeersbrug Mainz/Mainz-Kastel) tot kmr 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel).

Het besluit treedt in werking op 1 juli 2025.

2.3.6 Workshop met brainstorming over de arbeidsmarkt en de aantrekkelijkheid ervan

De Europese binnenvaartsector heeft te kampen met een ernstig personeelstekort. Door dit tekort komen de ambitieuze doelstellingen van de modal shift ten behoeve van deze vervoersmodus mogelijk op losse schroeven te staan. Tegen deze achtergrond heeft de CCR een workshop georganiseerd om te brainstormen over de arbeidsmarkt en de aantrekkelijkheid ervan. Deze workshop vond plaats op donderdag 14 maart 2024 in Straatsburg en kon ook online worden gevolgd. De deelnemers vertegenwoordigden met name de lidstaten van de CCR, andere Europese landen, de Europese Commissie, internationale organisaties met belangstelling voor de binnenvaart en het bedrijfsleven (sociale partners en opleidingsinstituten). Het doel was om op basis van statistische gegevens en de in Europa getroffen maatregelen de huidige stand van zaken op te maken. Tijdens de interactieve besprekingen werd de deelnemers ook verzocht om na te denken over nieuwe ideeën om het tekort aan gekwalificeerd personeel aan te pakken.

2.3.7 Wijziging van het RSP met betrekking tot nationale patenten

De nationale autoriteiten zullen nationale patenten op de gehele Rijn kunnen erkennen: deze zullen namelijk in de plaats van het sportpatent of het overheidspatent kunnen worden gebruikt.

Deze wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) treedt op 1 juli 2025 in werking.

2.4 Werkzaamheden in verband met de River Information Services

2.4.1 Wijziging van het RPR met betrekking tot de uitbreiding van de verplichting tot elektronisch melden

Een wijziging van het RPR betreft de uitbreiding van de elektronische meldplicht, die sinds 2010 gefaseerd is ingevoerd. Het elektronisch melden vereenvoudigt de gegevensuitwisseling tussen de schepen en de verkeersposten, en maakt een beter verkeers- en calamiteitenmanagement mogelijk. Deze 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 of vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken (bijvoorbeeld methanol, gasvormig waterstof of accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kwh). De bevoegde autoriteiten kunnen een uitzondering op de meldplicht toestaan voor dagtochtschepen.

Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2026.

2.4.2 Nieuwe editie van ES-RIS

Vanaf 1 januari 2026 zal het RPR verwijzen naar de nieuwe editie van ES-RIS (Europese standaard voor de rivierinformatiediensten).

In ES-RIS 2025/1 zijn wijzigingen aangebracht met betrekking tot de Inland ECDIS- en Inland AIS-apparatuur, de berichten aan de scheepvaart en het elektronisch melden. Bij het elektronisch melden zal kunnen worden meegedeeld of er aan boord installaties aanwezig zijn die voor de voortstuwing gebruikmaken van alternatieve energiebronnen, zoals waterstof, methanol of accumulatoren.

2.5 Werkzaamheden met betrekking tot de technische voorschriften voor schepen en de vergroening van de vloot

Tijdens de plenaire zitting heeft de CCR besloten haar reglementen (ROSR, RPR en RSP) tegelijkertijd aan te passen om te verwijzen naar ES-TRIN 2025/1 (Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen).

De CCR en de EU zullen ES-TRIN 2025/1 op gecoördineerde wijze in werking laten treden op 1 januari 2026. Deze nieuwe editie draagt bij tot een bevordering van de vergroening van de vloot, omdat er voorschriften zijn opgenomen voor het gebruik van methanol als brandstof, voor elektrische voortstuwing en voor lithium-ion-accumulatoren.

Zoals voorzien in haar routekaart voor het terugdringen van de emissies, doet de CCR het nodige om het regelgevingskader aan te passen ten behoeve van de energietransitie in de binnenvaart.

Daarnaast voorziet de nieuwe editie van ES-TRIN voornamelijk in administratieve vereenvoudigingen met betrekking tot motoren en boordzuiveringsinstallaties, alsook in andere wijzigingen.

2.6 Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

De CCR heeft tijdens haar plenaire voorjaarsvergadering in 2024 verschillende maatregelen op de Rijn als vaarweg goedgekeurd, zoals:

- de uitbreiding van de bestaande drijvende aanlegsteiger voor kleine schepen van de watersportclub AWSC in Altenheim;
- de bouw van voorzieningen voor de lozing van grondwater bij Vogelgrun en Geiswasser.

Daarnaast heeft de CCR ingestemd met een project voor de verlaging van het waterniveau op de Oberrhein voor de uitvoering van inspectiewerkzaamheden. Het gaat met name om inspecties aan de dammen in de stuwpanen van Straatsburg, Gerstheim, Rhinau en Marckolsheim. Uit veiligheidsoverwegingen vinden deze om de vijf jaar plaats. Informatie over de precieze planning werd verstrekt door middel van een bericht aan de scheepvaart. Dit bericht werd verspreid in het tweede kwartaal van 2024, voordat het waterniveau werd verlaagd.

Tot slot is de CCR ook ingenomen met de maatregelen om de bevaarbaarheid van de Rijn en de Waal te verbeteren: de sedimentaanvulling benedenstrooms van Iffezheim, de bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim en bij Bockum-Krefeld, en het baggeren van de vaargeul van de Waal.

De CCR heeft tijdens haar plenaire najaarsvergadering in 2024 verschillende maatregelen op de Rijn als vaarweg goedgekeurd, zoals:

- de bouw van een uitzichtplatform door de gemeente Drusenheim;
- de plaatsing van twee extra dukdalven bij de laadsteiger van de fabriek TEREOS in Marckolsheim;
- de plaatsing van twee dukdalven voor het afmeren van grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Marckolsheim.

Daarnaast heeft de CCR ook ingestemd met de stremming van afzonderlijke kolken van de sluisen in de Oberrhein voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden.

2.7 Werkzaamheden op economisch gebied

2.7.1 Market insight – april 2024

De CCR heeft in april 2024 haar marktoverzicht gepubliceerd, dat hoofdzakelijk het eerste semester van 2023 betrof.

2.7.2 Jaarrapport 2024

De CCR heeft in oktober 2024 haar jaarrapport over de marktobservatie van de Europese binnenvaart 2024 gepubliceerd, dat ook deze keer weer tot stand is gekomen in het kader van de nauwe en jarenlange samenwerking met de Europese Commissie.

De publicatie van het jaarrapport over de marktobservatie van de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de succesvolle samenwerking op Europees niveau, waarbij alle spelers en stakeholders in de Europese binnenvaartsector betrokken zijn, met inbegrip van de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het binnenvaartbedrijfsleven. Het voorwoord van mw. Rycquard, directeur van Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO), en dat van de secretaris-generaal van de CCR, mw. Luijten, benadrukken nogmaals de uitdrukkelijk Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarrapport gaat uitgebreid in op de marktsituatie en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart in 2023.

2.7.3 Thematisch verslag

De CCR heeft een nieuw thematisch verslag gepubliceerd over de arbeidsmarkt in de Europese binnenvaartsector.

2.7.4 Rapport over prijsvorming in de binnenvaartsector

In het kader van de marktobservatie heeft de CCR een rapport gepubliceerd over de prijsvorming in de binnenvaartsector. Hierin worden de belangrijkste factoren die bijdragen aan de prijsvorming, onder de aandacht gebracht en worden er verschillende aanbevelingen voor de beleidsmakers geformuleerd. Dit rapport kwam er naar aanleiding van de workshop die de CCR in samenwerking met de Europese Commissie heeft georganiseerd op 8 november 2023. Een breed scala aan deelnemers, waaronder exploitanten van binnenvaartschepen, verladers, multimodale operators, beleidsmakers, expediteurs, bevrachters, coöperaties, banken, instanties die informatie publiceren over vrachtprijzen, havens en consultants kunnen worden genoemd, heeft zowel in Straatsburg als online deelgenomen aan de gedachtewisseling. In het gedetailleerde rapport wordt dieper ingegaan op de belangrijkste factoren die de prijsvorming in de binnenvaart beïnvloeden, zoals vraag en aanbod, de marktstructuur, het type lading (droog, vloeibaar, containers), de waterstanden en de exploitatiekosten (brandstof/energie- of personeelskosten).

2.7.5 Economische situatie van de binnenvaart in Europa

De CCR heeft twee besluiten over de economische situatie in de Europese binnenvaart aangenomen op 13 juni en 5 december: het eerste had betrekking op het jaar 2023 en het tweede betrof het eerste semester van 2024 met prognoses voor het tweede semester.

2.8 Andere belangrijke werkzaamheden van de CCR in 2024

2.8.1 Ratificatie van het CLNI 2012 door Zwitserland

Zwitserland heeft zijn instrument voor de ratificatie van het Verdrag van Straatsburg uit 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) neergelegd.

Na Servië, Luxemburg, Hongarije, Nederland, Duitsland en België, is Zwitserland nu dus ook een partij bij het Verdrag dat op 27 september 2012 werd aangenomen en op 1 juli 2019 in werking is getreden.

Net als bij het merendeel van de landen die het Verdrag hebben geratificeerd, omvat het instrument van Zwitserland een verklaring en een voorbehoud.

2.8.2 Samenwerking met het CTIF, de organisatie die gespecialiseerd is in brandpreventie en -bestrijding

De CCR heeft het Internationaal Technisch Comité Brandbescherming en -bestrijding (CTIF) de status van erkende organisatie toegekend.

Het CTIF is een internationale technische organisatie met als doelstelling het bevorderen van veiligheid, innovatie en expertise op het gebied van brandweer- en hulpdiensten. Het CTIF werd opgericht om internationale samenwerking en kennisuitwisseling te bevorderen en vormt een mondiaal netwerk van professionals en organisaties die zich bezighouden met brandweer- en hulpdiensten. Gelet op de ontwikkelingen in de Rijnvaart en met name de uitdagingen die gepaard gaan met de nieuwe voortstuwingstechnologieën en de nieuwe brandstoffen, zal een formele samenwerking tussen het CTIF en de CCR bijzonder nuttig zijn. Dit zal ertoe bijdragen de Rijnvaart nog veiliger te maken door middel van brandpreventie en een efficiëntere interventie van de brandweer- en hulpdiensten. Het CTIF wordt uitgenodigd om deel te nemen aan de werkzaamheden van de CCR, met name met betrekking tot politievoorschriften, technische voorschriften, opleidingen, beroepskwalificaties, vervoer van gevaarlijke goederen, automatisering en infrastructuur.

2.8.3 Overeenkomst met CEN en CENELEC

De CCR heeft een overeenkomst gesloten met CEN en CENELEC ter bevordering van de standaardisering in de binnenvaart. Deze samenwerking beoogt de verbetering van de standaardiseringsprocedures en de veiligheidsmaatregelen bij het vervoer over de binnenwateren. Ze kreeg een formeel karakter toen de drie organisaties op 24 april 2024 een Memorandum van Overeenstemming hebben ondertekend.

Deze samenwerking is een belangrijke stap voorwaarts ten behoeve van de standaardisering in de binnenvaart en moet zo helpen de veiligheid, interoperabiliteit en ecologische duurzaamheid op de Europese binnenwateren te waarborgen.

2.9 Internationale organisaties

De Centrale Commissie werd door haar secretariaat vertegenwoordigd bij:

- de Europese Commissie (vergaderingen van de NAIADES-deskundigengroepen die vraagstukken behandelen die samenhangen met de binnenvaart);
- verschillende werkgroepen en deskundigengroepen tijdens de behandeling van vraagstukken die samenhangen met de binnenvaart;
- de Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn (ICBR);
- de Moezelcommissie (MC);
- de Donaucommissie (DC).

2.10 Inter-institutionele betrekkingen

a) Europese Commissie (EC)

De nauwe samenwerking met de Europese Commissie stoelt op de eerste plaats op de administratieve overeenkomst tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie uit 2003 en op de tweede plaats op het administratieve arrangement tussen DG MOVE en het secretariaat van de CCR van 2013. De twee instellingen hebben ook in 2024 hun samenwerking verder versterkt.

De halfjaarlijkse coördinatievergaderingen tussen het secretariaat en DG MOVE hebben online plaatsgevonden op 3 juni en 18 november.

In het kader van deze regelmatige vergaderingen hebben het secretariaat van de CCR en DG MOVE opnieuw de lopende werkzaamheden, de strategische aangelegenheden in verband met het Europese binnenvaartbeleid en verschillende bilaterale vraagstukken diepgaand en constructief besproken.

b) Moezelcommissie (MC)

In het kader van het nieuwe samenwerkingsarrangement dat op 8 december 2022 tussen de twee organisaties is gesloten, heeft op 10 november online een gemeenschappelijke vergadering tussen het secretariaat van de Moezelcommissie en het secretariaat van de CCR plaatsgevonden.

Het secretariaat van de CCR werd ook vertegenwoordigd op de plenaire voorjaarsvergadering van de Moezelcommissie op 6 juni in Metz. Bij de plenaire najaarsvergadering op 28 november in Trier kon het secretariaat niet aanwezig zijn, maar is van tevoren een verslag naar de MC gestuurd.

De CCR was ook vertegenwoordigd bij de festiviteiten naar aanleiding van het zestigjarig bestaan van de grote scheepvaart op de internationale Moezel, die op 27 november plaatsvonden aan boord van het schip "MS Mainz".

c) Donaucommissie (DC)

Het secretariaat van de CCR heeft deelgenomen aan de plenaire najaarsvergadering van de Donaucommissie, online, op 12 december, maar kon niet deelnemen aan de plenaire voorjaarsvergadering op 13 juni in Boedapest.

De HOOFDINGENIEUR heeft deelgenomen aan een workshop over emissiereductie van de Donauvloed die de Donaucommissie op 8 oktober heeft georganiseerd in Boedapest.

d) Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn (ICBR)

Het secretariaat van de CCR kon niet worden vertegenwoordigd op de plenaire vergadering die op 5 en 6 december plaatsvond in Luxemburg.

e) Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE)

Het secretariaat van de CCR was in februari niet vertegenwoordigd in het Comité voor binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

f) COMITÉ RAINWAT

Het secretariaat van de CCR heeft deelgenomen aan de vergadering van het Comité RAINWAT, op 5 september in Straatsburg.

2.11 Non-gouvernementele organisaties

Het secretariaat van de CCR heeft actief deelgenomen aan evenementen georganiseerd door:

- PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses);
- EDINNA (Education in Inland Navigation);
- ETF (European Transport Workers' Federation);
- EFIP (European Federation of Inland Ports);
- FETSA (Federation of European Tank Storage Associations);
- IVR (Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa);
- ESO (Europese Schippersorganisatie);
- EBU (Europese Binnenvaart Unie);
- AQUAPOL (Netwerk van scheepvaartpolitiediensten voor de binnenvaart en de zeevaart);
- VBW (Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen).

3. VERDRAG INZAKE DE VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL IN DE RIJN- EN BINNENVAART (CDNI)

Het secretariaat van het CDNI wordt sinds de inwerkingtreding van het Verdrag op 1 november 2009 gevoerd door het secretariaat van de CCR. Het CDNI bestaat – dit ter herinnering – uit zes Verdragsluitende Staten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland).

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP), het hoogste orgaan van het Verdrag dat met name verantwoordelijk is voor de controle op de toepassing van de bepalingen van het CDNI, is in 2024 onder voorzitterschap van dhr. KOLTSIDAS (Zwitserse delegatie) tweemaal bijeengekomen:

- voorjaarszitting op 27 juni in Straatsburg, en
- najaarszitting op 12 december in Straatsburg.

De Werkgroep CDNI/G is op 16 en 17 april en op 23 en 24 oktober bijeengekomen in Straatsburg onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRÉ (Franse delegatie).

Het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC), dat bevoegd is voor de uitvoering van Deel A van het Verdrag (inname en verwijdering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval), heeft op 16 mei en 19 november vergaderd in Straatsburg onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, dhr. RUSCHE.

4. ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR RIJNVARENDEN

De 86^e en 87^e zitting van het Administratief Centrum vonden plaats onder voorzitterschap van dhr. CUENI (Zwitserse delegatie) op 17 mei en 22 november in Straatsburg.

Een rondetafelbijeenkomst met de autoriteiten en instanties die betrokken zijn bij het systeem voor de coördinatie van de sociale zekerheid in de Rijnvaart, vond plaats op 18 en 19 januari in het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in Den Haag, Nederland.

Het doel was de autoriteiten die de Rijnvaartverklaring en/of de exploitatievergunning afgeven, samen te brengen met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het aanwijzen van de toepasselijke sociale zekerheid.

5. KAMER VAN BEROEP

Vanaf 1 januari 2024 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de volgende leden:

RECHTERS

Dhr. BALL	Duitsland
Dhr. DE BAETS	België
Dhr. WOEHRLING	Frankrijk
Dhr. LENSELINK*	Nederland
Mw. STAMM	Zwitserland

* vanaf 13 juni 2024

PLAATSVERVANGENDE RECHTERS

Dhr. GÖBEL	Duitsland
Dhr. BULLYNCK	België
Dhr. VONAU	Frankrijk
Dhr. SPRENGER	Nederland
Dhr. LÖTSCHER-STEIGER	Zwitserland

GRIFFIER

Mw. BRAAT	juriste van de CCR
-----------	--------------------

RECHTSZITTINGEN

De Kamer van Beroep delibereerde op 21 mei en 12 november, onder voorzitterschap van dhr. DE BAETS, en heeft als rechtsprekende instantie in laatste aanleg uitspraak gedaan in een civiele zaak en een strafzaak.

XI. Overkoepelende vraagstukken en diversen

PROTOCOL 24 Goedkeuring van het verslag over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren

Besluit

De Centrale Commissie,

de nadruk leggend op de doelstellingen die zijn vervat in de op 17 oktober 2018 door de bevoegde ministers van de lidstaten van de Centrale Commissie ondertekende Verklaring van Mannheim en die erin bestaan de uitstoot van

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

eraan herinnerend dat de eerste editie van de routekaart, die erop gericht is deze doelstellingen uit te voeren, op 9 december 2021 is aangenomen,

verwijzend naar de in deze routekaart gedane toezeggingen om:

- tegen 2025 verslag uit te brengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren,
- uiterlijk in 2025 te evalueren of het nodig is de “CCR-studie” te herzien, met name ten aanzien van de economische en technische evaluatie van de technologieën,
- de TTW-benadering opnieuw te beoordelen als deze routekaart in de toekomst wordt herzien,
- tegen 2025 te evalueren of de scope van de routekaart moet worden uitgebreid, bijvoorbeeld met andere broeikasgassen zoals N₂O of met emissies die samenhangen met andere aspecten van de levenscyclus van het schip, de productie van voortstuwingssystemen en uiteindelijk de sloop daarvan, of een uitbreiding tot andere scheepstypen of wellicht zelfs de veiligheid van de technologieën,
- tegen 2030, indien nodig, de routekaart en het desbetreffende actieplan te herzien,

hecht haar goedkeuring aan het bijgevoegde “verslag over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren”,

is ingenomen met de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart, maar erkent dat bepaalde maatregelen nog niet ten uitvoer konden worden gelegd,

draagt haar Comité Reglement van onderzoek, Economisch Comité, Comité Infrastructuur en milieu, en Comité Binnenvaartrecht op inspanningen te blijven leveren voor de tenuitvoerlegging van de routekaart en, afhankelijk van de beschikbare middelen, een begin te maken met de werkzaamheden voor de herziening van de routekaart met als doel deze tegen 2030 af te ronden,

is het er in principe mee eens dat, als voorwaarde voor de herziening van de routekaart,

- de onderzoeken waarop de routekaart van 2021 is gestoeld en met name de economische en technische evaluatie van de technologieën (onderdeel C van de CCR-studie van 2019) worden geactualiseerd,
- de erkende organisaties van de CCR tijdens een hoorzitting op basis van dit verslag worden geraadpleegd.

Bijlage

**Routekaart van de CCR
voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart
Verslag over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging en
over de noodzaak om de routekaart te actualiseren**

Samenvatting

In de routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart, die in december 2021 werd aangenomen, worden de transitietrajecten voor de vloot geschetst en een aantal mogelijke financiële, reglementaire en vrijwillige maatregelen vastgesteld. In lijn met de door de CCR in deze routekaart gedane toezeggingen wordt in het onderhavige verslag ingegaan op de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging en de noodzaak om de routekaart te actualiseren. Op basis van de bevindingen in dit verslag is de CCR ingenomen met de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart, hoewel zij erkent dat sommige maatregelen nog niet ten uitvoer konden worden gelegd. Zoals aangegeven in de conclusie van dit verslag is de CCR er een voorstander van om de routekaart en met name het desbetreffende tenuitvoerleggingsplan tegen 2030 te herzien.

1. Achtergrond

De ministers van verkeer van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") hebben in de Verklaring van Mannheim:

- de CCR opgedragen een routekaart op te stellen om de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050;
- gewezen op de noodzaak van nieuwe financiële instrumenten om de genoemde ecologische doelen te behalen, en de CCR de taak toevertrouwd om het voortouw te nemen bij de ontwikkeling daarvan.

In 2019 heeft de CCR hierin een eerste stap gezet door een diepgaande studie te laten uitvoeren over de 'Financiering van de energietransitie voor een emissievrije Europese binnenvaart' ("de CCR-studie"¹). Naar aanleiding van deze studie is in 2021 een aantal rapporten gepubliceerd over de verschillende onderdelen van de energietransitie voor de binnenvaart (de technische en economische aspecten, en de financiering van de maatregelen). De studie heeft ook gediend als basis voor de opstelling van de routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart. In deze routekaart, die in 2021 werd aangenomen, worden de transitietrajecten voor de vloot geschetst en een aantal mogelijke financiële, reglementaire en vrijwillige maatregelen vastgesteld.

De CCR hoopt dat de routekaart op termijn zal bijdragen aan de totstandkoming van een gemeenschappelijke visie op de energietransitie en de uitdagingen die daarmee gepaard gaan voor de binnenvaart. Daarbij heeft de CCR de wens geuit om samen te werken met de andere partijen die een rol spelen bij de energietransitie, om op deze wijze het voorgestelde actieplan gezamenlijk ten uitvoer te leggen en te waarborgen dat er maatregelen getroffen worden die specifiek op de binnenvaartsector zijn toegesneden. In dit verband werd de routekaart gezien als het voornaamste instrument van de CCR voor de matiging van de klimaatverandering, het bevorderen van de energietransitie en de ondersteuning van het Europese binnenvaartbeleid².

¹ <https://www.ccr-zkr.org/12080000-nl.html>

² Besluit 2021-II-36

De CCR heeft zich er in deze routekaart toe verbonden:

1. tegen 2025 verslag uit te brengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren;
2. uiterlijk in 2025 te evalueren of het nodig is de “CCR-studie” te herzien, met name ten aanzien van de economische en technische evaluatie van de technologieën;
3. de TTW-benadering opnieuw te beoordelen als deze routekaart in de toekomst wordt herzien;
4. tegen 2025 te evalueren of de scope van de routekaart moet worden uitgebreid, bijvoorbeeld met andere broeikasgassen zoals N₂O of met emissies die samenhangen met andere aspecten van de levenscyclus van het schip, de productie van voortstuwingssystemen en uiteindelijk de sloop daarvan, of een uitbreiding tot andere scheepstypen of wellicht zelfs de veiligheid van de technologieën;
5. tegen 2030, indien nodig, de routekaart en het desbetreffende actieplan te herzien.

In dit verslag wordt ingegaan op de eerste vier toezeggingen. Deze benadering wordt als essentieel beschouwd voordat stappen worden gezet in de richting van een mogelijke herziening van de routekaart en het desbetreffende actieplan tegen 2030.

2. Vooruitgang die medio 2025 is geboekt bij de tenuitvoerlegging van de routekaart

Afgezien van de tenuitvoerlegging van het in de routekaart voorgestelde actieplan heeft de CCR haar lidstaten en secretariaat verzocht deze routekaart te verspreiden onder de verschillende belanghebbenden in de binnenvaartsector en de Europese instellingen, en daarover met hen actief te communiceren¹. De CCR is van mening dat dit doel in 2025 is bereikt, aangezien de routekaart in diverse fora² is gepresenteerd, waardoor de visie op de energietransitie kon worden uitgedragen en een debat tussen de betrokken actoren op gang kon worden gebracht. Daarbij heeft de routekaart van de CCR als inspiratie gediend voor initiatieven op nationaal en internationaal niveau.

Een aantal belangrijke conclusies, zoals het feit dat er geen universele (‘one size fits all’) oplossing bestaat die passend is voor de hele binnenvaartsector en dat er behoefte is aan een technologie-neutrale en open benadering, wordt nog steeds breed gesteund en gedragen door de betrokken actoren binnen en buiten de CCR. Daarbij wordt bijvoorbeeld ook erkend dat er nog steeds onzekerheden bestaan over de technologische ontwikkeling, de kosten en de beschikbaarheid van brandstoffen en bunkerinfrastructuur, die een hindernis kunnen vormen voor de energietransitie, en dat proefprojecten en een passend regelgevend kader van fundamenteel belang zijn voor het op gang brengen van deze transitie³.

Het tenuitvoerleggingsplan voorziet in totaal in achttien maatregelen: negen reglementaire, zes vrijwillige en drie financiële maatregelen. De vereiste acties zijn voltooid voor twee maatregelen, nog in uitvoering voor dertien maatregelen en nog niet in uitvoering voor drie maatregelen. In de bijlage bij dit verslag is hiervan een overzichtstabel opgenomen. Over het algemeen zijn de acties voor de meeste maatregelen in gang gezet en worden daarbij gestaag vorderingen gemaakt. Zoals hieronder wordt uitgelegd, is voor elke type maatregel waarin de routekaart voorziet goede vooruitgang geboekt.

¹ Besluit 2021-II-36

² Niet-uitputtende lijst: bilaterale uitwisseling met de deskundigen van het Vlaams Gewest in het kader van de voorbereiding van de Green Deal in Vlaanderen, event in Frankrijk in verband met de vergoeringsstrategie (‘vert le fluvial’), event in Duitsland rond het gebruik van waterstof als brandstof in de binnenvaart (‘Wasserstoff als Brennstoff in der Binnenschifffahrt’), symposium over energietransitie in Gorinchem (Nederland), CLINSH-slotevent, Rijn-Alpen corridorforum, Antwerp Inland Navigation School, bilaterale uitwisselingen met DG MOVE, DG COMP, leden van het Europees Parlement, VN/ECE-vergaderingen, PIANC-vergaderingen, jaarlijkse events van de EBU, H₂Ship-slotevent, vergaderingen met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, enz.

³ Besluit 2021-II-36

De CCR heeft ook een aantal workshops georganiseerd om bij te dragen aan de tenuitvoerlegging van de routekaart en kennis op te bouwen, zoals de workshop over alternatieve energiebronnen voor elektrische voortstuwingen in de binnenvaart, die in 2021 werd gehouden, en de workshop over walstroom bij ligplaatsen in 2022. Er zijn nog meer workshops gepland, bijvoorbeeld om vaarwegbeheerders, hulpverleners en scheepvaartpolitiediensten bewust te maken van de specifieke risico's die gepaard gaan met nieuwe energiebronnen bij ongevallen en incidenten.

2.1 Reglementaire maatregelen

Voorschriften en standaarden zijn nuttige instrumenten om de energietransitie te bevorderen, omdat ze rechtszekerheid bieden en een zeer grote invloed hebben op investeringen in nieuwe technologieën (waarbij de risico's verminderen voor scheepseigenaren die investeren). Ze stimuleren ook de structurering van de markt (waardoor de kosten kunnen worden gedrukt), bieden fabrikanten meer zekerheid bij de planning en bevorderen het draagvlak voor nieuwe technologieën door veiligheids- of milieuproblemen aan te pakken.

De voorgenen reglementaire maatregelen zijn voornamelijk gebaseerd op de voorschriften en standaarden die zijn aangenomen door de CCR, de EU, CESNI en de VN/ECE om tot een passend regelgevend kader te komen voor het veilige gebruik van alternatieve brandstoffen en batterijen. Deze voorschriften en standaarden hebben betrekking op de bouw van het schip (R1a), de bemanning (R1b), de scheepsbedrijfsvoering (R1c), het vervoer van gevaarlijke goederen (R1d), de kenmerken van brandstoffen en voorziening van brandstof (R1e) en het bunkeren (R1f).

Wat betreft de technische voorschriften voor binnenschepen (R1a) zijn in ES-TRIN 2023/1 de herziene algemene vereisten voor nieuwe energiebronnen evenals nieuwe bepalingen met betrekking tot brandstofcellen opgenomen, die in januari 2024 van kracht zijn geworden. ES-TRIN 2025/1 bevat de voorschriften voor de opslag en het gebruik van methanol. Deze voorschriften zullen naar verwachting in januari 2026 worden toegepast in de regelgevingskaders van de CCR en de EU, maar kunnen in de tussentijd worden gebruikt als voorlopige richtsnoeren om ontheffingen toe te staan voor innovatieve schepen. CESNI heeft ook voorlopige richtsnoeren voor de opslag van gasvormig waterstof goedgekeurd, die eventueel in ES-TRIN 2027/1 kunnen worden opgenomen. Dankzij de uitstekende samenwerking met de classificatiebureaus kon snel vooruitgang worden geboekt bij de opstelling van deze voorschriften. CESNI heeft op initiatief van de CCR eveneens een interpretatie van ES-TRIN gepubliceerd met betrekking tot de mogelijke plaatsen van verwisselbare batterijcontainers¹. Daarnaast hebben de CCR-lidstaten hun inspanningen voortgezet om de certificering mogelijk te maken van methanol- en waterstofmotoren op grond van Verordening (EU) 2016/1628², met name voor bestaande motoren die zijn aangepast (retrofit). Op dit gebied wordt nauw samengewerkt met de Europese Commissie.

Wat de kwalificatievereisten (R1b) betreft, heeft CESNI een begin gemaakt met een diepgaande analyse van de competentievereisten voor het omgaan met methanol en batterijen, en van de risico's die daarmee gepaard gaan. De tabellen met de competentievereisten zijn afgerond en in de vorm van richtsnoeren aangenomen door CESNI. De werkzaamheden met betrekking tot waterstof zijn nog in uitvoering.

¹ https://estrin-faq.cesni.eu/index.php?page=61&folder=nl&id_prescr=228

² Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren

Wat betreft de scheepsbedrijfsvoering (R1c) wordt gewerkt aan mogelijke aanpassingen van het Rijnvaartpolitiereglement. Voorschriften voor schepen die methanol of batterijen voor de voortstuwing gebruiken zullen naar verwachting begin 2026 van kracht worden. De werkzaamheden met betrekking tot waterstof lopen nog en de desbetreffende voorschriften zouden begin 2028 van kracht kunnen worden.

Wat het vervoer van gevaarlijke goederen (R1d) betreft, heeft het Veiligheidscomité van het ADN aangegeven dat het bij het ADN gevoegde reglement voorlopig niet hoeft te worden aangepast voor het vervoer van gevaarlijke goederen door schepen die nieuwe energiebronnen voor de voortstuwing gebruiken (voor zover ontheffingen om af te wijken van het ADN nodig zijn voor proefprojecten). Het Veiligheidscomité van het ADN zal mogelijke interacties tussen de lading en de nieuwe energiebron echter van geval tot geval moeten bekijken. Zodra er voldoende ervaringen zijn opgedaan met het vervoer van gevaarlijke goederen door schepen die alternatieve energiebronnen gebruiken, kunnen de noodzakelijk geachte wijzigingen in het bij het ADN gevoegde reglement worden aangebracht.

Wat betreft de kenmerken van brandstoffen en voorziening van brandstof (R1e) is de CCR van mening dat andere actoren een actieve rol zouden kunnen spelen in de tenuitvoerlegging van deze maatregel, waarbij bijvoorbeeld het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) de noodzaak van strengere kwaliteitsnormen voor biobrandstoffen zou kunnen onderzoeken, met name voor vetzuurmethylesters (FAME) en mengsels daarvan. Brancheorganisaties zouden hierin ook een rol kunnen spelen door informatiecampagnes over het gebruik van biobrandstoffen op te zetten, om gebruikers bewust te maken van mogelijke risico's en maatregelen ter voorkoming van problemen (bijvoorbeeld met betrekking tot de verstopping van filters en de scheiding van water). Bovendien zou de CCR de eventuele veiligheidsproblemen kunnen onderzoeken die samenhangen met het mengen van gasolie met brandstoffen met een laag vlampunt.

Wat de infrastructuurvereisten voor alternatieve brandstoffen en elektriciteit voor de voortstuwing (R3) betreft, heeft de CCR vooral actie ondernomen op het gebied van walstroom. Zo heeft zij in 2023 een compilatie gepubliceerd van voorbeelden en ervaringen met betrekking tot de behoefte aan en voorzieningen van ligplaatsen, waarin een punt is opgenomen over walstroom¹. De CCR heeft ook overleg gepleegd over de door de Europese Commissie aan CEN/CENELEC verstrekte mandaten voor het opstellen van normen (die in overeenstemming moeten zijn met de technische voorschriften voor binnenschepen) en heeft in 2022 een workshop georganiseerd over walstroom bij ligplaatsen. Daarnaast heeft zij een punt over batterijlaadpunten opgenomen in het werkprogramma van haar Comité Infrastructuur en milieu en in haar actieplan inzake walstroom bij ligplaatsen (zie punt 5.3 van de bovengenoemde compilatie van voorbeelden).

¹ https://www.ccr-zkr.org/files/documents/infovoienavigable/Aires_de_stationnement_nl.pdf

2.2 Vrijwillige maatregelen

In de CCR zijn sinds de publicatie van de routekaart in 2021 discussies gaande over de invoering van een internationaal emissielabelsysteem voor de binnenvaart (V1) en in het bijzonder over de mogelijke toepassingen, de administratieve procedures en de eisen aan de meetmethode. In dit verband heeft de CCR onder meer deelgenomen aan onderzoekswerkzaamheden in het kader van het Europese PLATINA3-project¹ en ervoor gepleit dat CESNI wordt betrokken bij het opstellen van een standaard voor een methodologie voor het meten en berekenen van emissies van binnenschepen en het vaststellen van emissieklassen. Het principe van dit voorstel wordt gesteund door de Europese Commissie en de vertegenwoordigers van de binnenvaartsector. De ministers van Verkeer van de Duitse deelstaten² en het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat³ dringen aan op de ontwikkeling en invoering van een label, en tonen grote belangstelling voor de werkzaamheden van de CCR.

De CCR heeft tot dusver met name:

- de grote lijnen geschetst van een administratief kader voor de afgifte van een label, waarbij zij in het bijzonder heeft gewezen op de noodzaak van een geharmoniseerde implementatie op grond van het beginsel van wederzijdse erkenning;
- overeenstemming bereikt over de verschillende mogelijke toepassingen van een dergelijk label:
 - emissiearme vracht- en passagiersschepen in kaart brengen (voor klanten en exploitanten van schepen);
 - nationale of lokale overheidsinstanties in staat stellen stimulansen te bieden of andere maatregelen te nemen met betrekking tot het varen met of aanleggen van bepaalde schepen in bepaalde gebieden;
 - de rapportage over en modellering van emissies van binnenschepen vergemakkelijken;
 - de toewijzing van overheidssubsidies efficiënt beheren;
 - de voordelen van het terugdringen van de emissies in de binnenvaart aantonen voor alle actoren die betrokken zijn bij de logistieke ketens (verladers, vervoerders, scheepvaartondernemingen, enz.);
- op basis van de ervaringen die zijn opgedaan met de invoering van een label in Nederland, een begin gemaakt met de ontwikkeling van een methodologie voor het meten van emissies van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen, die ervoor moet zorgen dat de meetresultaten kunnen worden gereproduceerd en met elkaar kunnen worden vergeleken. Er is goede vooruitgang geboekt met de werkzaamheden voor luchtverontreinigende stoffen, waarvoor de methodologie bijna is afgerond. Voor broeikasgasemissies is meer tijd nodig, aangezien alle bovengenoemde toepassingen moeilijk met één enkele methodologie kunnen worden bestreken. Het aanpassen van een methode die in het zeevervoer wordt gebruikt, zoals deze die in de 'FuelEU Maritime'-Verordening is vastgelegd, zou een kosteneffectieve oplossing kunnen bieden voor de broeikasgasemissie-intensiteit. Bovendien heeft onderzoek in Duitsland aangetoond dat een nauwkeurigere methodologie kan worden ontwikkeld voor het bepalen van de energie-efficiëntie, voornamelijk voor nieuwe binnenschepen. Aangezien het hier niet alleen om de Rijn, maar ook om de binnenwateren van de EU gaat, is de CCR ervan overtuigd dat de methodologie voor het meten van emissies van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen moet worden vastgelegd in een standaard die wordt aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). De ontwikkeling van een dergelijke methodologie is op voorstel van de CCR opgenomen in het werkprogramma van CESNI (2025-2027). Meer in het algemeen moeten de ontwikkelde methodologieën verenigbaar zijn met het EU-overheidsbeleid en zouden zij de uitvoering ervan zelfs moeten vergemakkelijken.

¹ Rapport D2.6: <https://platina3.eu/towards-zero-emission-fleet/>

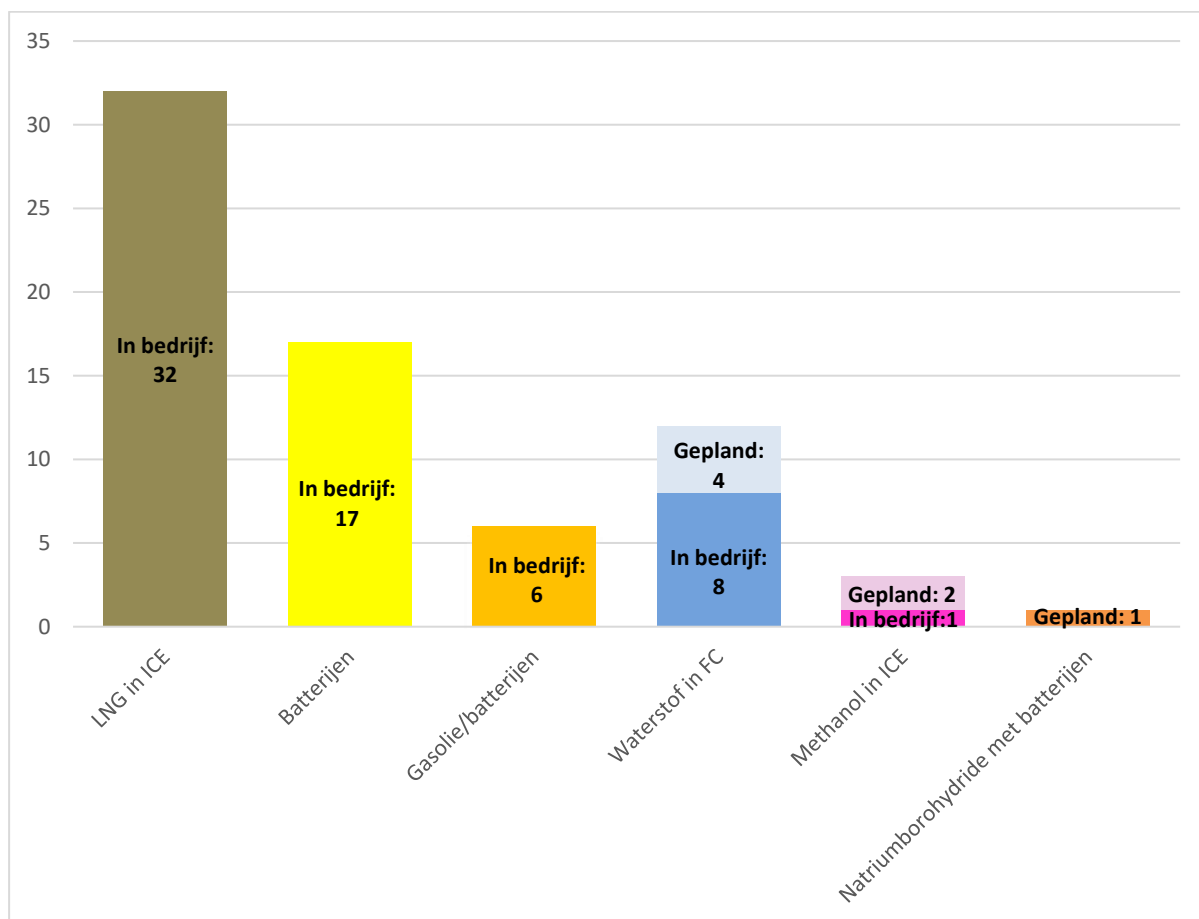
² https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2

³ Nederlandse kamerbrief over de energietransitie in de binnenvaart, 20 september 2024: <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-1e7da7991cba78861400c02ca77bb59bd9766e69/pdf>

De CCR wenst voor het emissielabel nauw samen te werken met de EU, het bedrijfsleven en initiatiefnemers van onderzoeksprojecten zoals PLATINA⁴, met name op het gebied van de emissiefactoren en de methodologie voor het bepalen van de energie-efficiëntie. Het is van het grootste belang te voorkomen dat er een veelvoud aan nationale labelsystemen met uiteenlopende methodologieën ontstaat.

De CCR heeft ook een belangrijke rol gespeeld bij het bevorderen van innovatie door verschillende proefprojecten toe te staan. Zo heeft de CCR in 2023 voor vijf schepen die waterstof¹ als brandstof gebruiken en voor één schip dat methanol² als brandstof gebruikt, ontheffingen verleend om af te wijken van de technische voorschriften voor binnenschepen. Deze trend heeft zich in 2024 voortgezet met ontheffingen voor twee waterstofscheepen en één methanolschip³. Deze schepen varen op de Rijn of op de binnenwateren van de EU. De ervaringen die met deze schepen worden opgedaan, zullen van onschatbare waarde zijn bij het verfijnen van het regelgevingskader en het toetsen van hun economische en ecologische duurzaamheid (V3).

Aantal schepen dat alternatieve energiebronnen gebruikt ('in bedrijf') of zal gebruiken ('gepland') als een van de voornaamste energiedragers (februari 2025)



Bron: CCR-database. *De categorie 'Batteries' (batterijen) omvat de schepen die uitsluitend batterijen voor de voortstuwing gebruiken. De categorie 'Diesel/batteries' (gasolie/batterijen) bestaat uit de schepen die uitsluitend gedurende een bepaalde tijd batterijen voor de voortstuwing kunnen gebruiken. De categorie 'Hydrogen' (waterstof) omvat de schepen die brandstofcellen voor de voortstuwing gebruiken of zullen gebruiken. Op dit moment is het enige schip dat is uitgerust om methanol in brandstofcellen voor de voortstuwing te gebruiken, niet in bedrijf. De categorie 'LNG' (vloeibaar aardgas) bestaat uit de schepen die voornamelijk dual-fuelmotoren voor de voortstuwing gebruiken. ICE = Internal Combustion Engine (interne verbrandingsmotor); FC = Fuel cells (brandstofcellen).

¹ AB Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim I, Antonie, FPS Waal; (H2 barge 2)

² Stolt IJssel

³ Letitia, Rhenus Ludwigshafen I en Chicago

De CCR volgt ook de ontwikkeling van innovatieve schepen (V4) en houdt daarvan een overzicht bij, dat ten minste eenmaal per jaar wordt geactualiseerd. De beschikbare gegevens worden bijeengebracht door het Comité Reglement van onderzoek van de CCR, dat de scope van het overzicht heeft beperkt tot:

- innovatieve schepen, dat wil zeggen schepen die zijn ontworpen om minder luchtverontreinigende stoffen of broeikasgassen uit te stoten dan een conventioneel schip dat gasolie voor de voortstuwing gebruikt;
- vracht-, opleidings- en passagiersschepen met een Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen of een Uniecertificaat voor binnenschepen;
- schepen waarvan de bouw is gepland, die in aanbouw/bedrijf zijn of waarvan de bouw is geannuleerd.

Hoewel het gebruik van biobrandstoffen – onder bepaalde voorwaarden – kan bijdragen tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, is in de analyse geen rekening gehouden met schepen die op biobrandstoffen varen, aangezien voor het omschakelen op biobrandstoffen niet noodzakelijk bouwkundige of technische aanpassingen van het schip vereist zijn.

De CCR gebruikt de gegevens uit dit overzicht in het kader van haar werkzaamheden op het gebied van de marktobservatie en heeft de resultaten van haar analyse voor het eerst gepubliceerd in het jaarrapport 2023 over de marktobservatie van de binnenvaart¹.

Last but not least volgt de CCR jaarlijks de ontwikkelingen van de emissies van de binnenvaartvloot op het grondgebied van haar lidstaten en de geboekte vooruitgang op het gebied van emissiereductie (V6). De routekaart voorziet ook in een effectbeoordeling van de genomen maatregelen, die echter nog niet is uitgevoerd. Het lijkt voorbarig om het effect van deze maatregelen te beoordelen, aangezien de vermindering van de kooldioxide-emissies in de binnenvaart op het grondgebied van de lidstaten van de CCR voornamelijk te wijten is aan een afgenomen vraag naar vervoer.

¹ Jaarverslag 2023 over de marktobservatie van de binnenvaart, hoofdstuk 6, p. 119
https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2023/10/CCNR_annual_report_NL_2023_WEB-1.pdf

2.3 Financiële maatregelen

Zoals vermeld in punt 1 heeft de CCR een studie gepubliceerd waarin in brede zin wordt nagedacht over de wijze waarop de energietransitie moet worden gefinancierd. In deze studie heeft de CCR voorgesteld een financieringsinstrument te ontwikkelen op basis van publieke en particuliere bronnen, waaronder een sectorbijdrage. Zij heeft in dit verband toegezegd om te werken aan de toetsing van de mogelijkheid van een sectorbijdrage in het kader van een dergelijk instrument (R4) en aan de implementatie van het voorstel (F1). Daartoe heeft de CCR een diepgaande juridische analyse laten uitvoeren die eind november 2021 is afgerond en die betrekking had op een bijdrage aan een vergroeningsfonds of de heffing van een energiebelasting tegen een minimumtarief op de waterwegen die onder het toepassingsgebied van de Herzene Rijnvaartakte vallen¹, en heeft zij in december 2022 het binnenvaartbedrijfsleven geraadpleegd om zijn standpunt hierover te kennen. Het voorstel werd ook nader uitgewerkt in het kader van het PLATINA3-project. Er bestaat voorlopig geen overeenstemming over de ontwikkeling van een dergelijk financieringsinstrument door de CCR, en wel om verschillende economische, juridische en politieke redenen (de complexiteit van het instrument, de onhaalbaarheid van een implementatie op korte termijn, twijfels over de doelmatigheid van een dergelijk instrument, de mogelijke onverenigbaarheid met de Akte van Mannheim, het gebrek aan overeenstemming over een sectorbijdrage en het gebrek aan politieke consensus). Op het moment dat de CCR een diepgaande analyse van het voorstel liet uitvoeren, werd Europa bovendien geconfronteerd met een pandemie, een veranderende geopolitieke context en een energiecrisis die tot een stijging van de brandstofprijzen leidde (in 2024 en 2023 lagen de brandstofprijzen respectievelijk 44% en 54% hoger dan vóór de energiecrisis in 2021). Ook de invoering van het 'fit-for-55'-pakket van de Europese Unie heeft ervoor gezorgd dat het momentum voor een dergelijke bijdrage niet kon worden verzilverd, aangezien met name de volgende initiatieven in dit pakket een extra financiële last met zich mee zouden kunnen brengen voor het bedrijfsleven:

- het voorstel voor de herziening van de EU-energiebelastingrichtlijn, waardoor het risico bestond dat naast een sectorbijdrage ook een belasting op gasolie zou worden ingevoerd, hoewel momenteel in de Rijnvaart een belastingvrijstelling voor gasolie geldt²;
- de EU-richtlijn hernieuwbare energie (RED III), die met name leveranciers van brandstof aan binnenschepen verplicht om hun broeikasgasemissies te verminderen, wat gevolgen kan hebben voor de brandstofprijzen. In deze richtlijn wordt de keuze aan de lidstaten gelaten om de broeikasgasintensiteit van transportbrandstoffen met ten minste 14,5% te verminderen, of een aandeel hernieuwbare energie in het eindverbruik van energie in de vervoerssector van ten minste 29% te bereiken;
- de EU-richtlijn inzake het emissiehandelssysteem, die voorziet in de mogelijkheid om het emissiehandelssysteem vanaf 2027 op de binnenvaart toe te passen.

In dit verband werden vraagtekens geplaatst bij de wenselijkheid van een dergelijke bijdrage en bij het signaal dat daarmee aan het bedrijfsleven zou worden afgegeven. De CCR heeft daarom besloten de besprekingen 'on hold' te zetten, en beschouwt de vereiste acties voor de betreffende maatregelen (R4 en F1) voorlopig als voltooid. Het staat echter vast dat er oplossingen moeten worden gevonden om binnenvaartondernemingen aan te zetten te investeren in de energietransitie en dat in dit verband ondersteunende financiering voor de binnenvaart van fundamenteel belang is. De CCR zal daarbij haar rol blijven vervullen als forum voor de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten over nationale beslissingen met betrekking tot subsidie- en financieringsinstrumenten, en voor de onderlinge afstemming van de standpunten over de financiering van de binnenvaartsector. De CCR heeft zich al tot de EU gericht om de geschiktheid van de bestaande en toekomstige subsidie- en financieringsmogelijkheden voor de binnenvaart te verbeteren.

¹ Link naar het juridisch advies: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/EtudesTransEner/FullLegalOpinion_en.pdf

² Op grond van de te Straatsburg gesloten Overeenkomst van 1952, die voorziet in een belastingvrijstelling voor gasolie, die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt.

Twee andere maatregelen die enerzijds betrekking hebben op de taxonomie (F2) en anderzijds op het stimuleren van onderzoeks- en innovatieprojecten (F3) vereisen een constante monitoring door de CCR en kunnen worden beschouwd als vaste taken. In dit kader neemt het secretariaat bijvoorbeeld deel aan de adviesraad van relevante onderzoeksprojecten (zoals Synergetics en RH2INE) en overlegt het regelmatig met verschillende onderzoekscentra in Europa. De CCR heeft ook bijgedragen aan het tot stand brengen van de taxonomie door samen met andere binnenvaartdeskundigen aanbevelingen te doen waarmee rekening is gehouden in de technische criteria voor het tegengaan van de klimaatverandering die in het kader van de taxonomie zullen worden gebruikt.

2.4 Hindernissen voor de tenuitvoerlegging van de routekaart

Maatregelen waarvoor de CCR geen beslissingsbevoegdheid heeft, kunnen een hindernis vormen voor de tenuitvoerlegging van het in de routekaart voorziene actieplan. De CCR kan mogelijke initiatieven voor dergelijke maatregelen stimuleren, maar haar rol is daarbij vaak beperkt tot coördinatie met de lidstaten, uitwisseling van informatie/'best practices' en monitoring. De maatregel die verband houdt met de ontwikkeling van standaarden en vereisten met betrekking tot de kenmerken van brandstoffen, bijmenging en voorziening van brandstof (R1e) is daar een goed voorbeeld van. Hier kan de CCR alleen het overleg tussen de lidstaten stimuleren om de tenuitvoerlegging van Europese richtlijnen, zoals de richtlijn ter bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen ('RED III')¹, te stroomlijnen.

Daarnaast heeft de CCR besloten om de acties voor drie maatregelen (R2 – geleidelijke afschaffing van de meest schadelijke technologieën, V2 – carbon-offsetmaatregelen en V5 – innovatieprijs) uit te stellen tot na 2025. Aan deze beslissing lagen diverse redenen ten grondslag: de beperkte rol die de CCR hierin zou kunnen spelen, het ontbreken van een actor die een leidende rol op zich neemt en het feit dat de maatregelen als een secundaire prioriteit en als te voorbarig werden beschouwd.

3. Is er noodzaak om de routekaart te actualiseren?

De CCR heeft in de aangenomen routekaart een aantal werkhypothesen voor een toekomstige herziening vastgelegd (zie hoofdstuk 6). Het doel van dit punt van het verslag is om deze hypothesen met een frisse blik te bekijken, zodat duidelijk wordt welke aspecten van de routekaart bij een herziening zouden kunnen worden geactualiseerd. Deze analyse is essentieel om de reikwijdte van een mogelijke herziening van de routekaart te kunnen bepalen.

3.1 De overstap naar een 'well-to-wake'-benadering (WTW)

De CCR heeft er in haar routekaart, die in 2021 is gepubliceerd, voor gekozen om bij wijze van tussenoplossing een 'tank-to-wake'-benadering (TTW) te volgen, die impliceert dat er ramingen moeten worden gemaakt voor de upstream-ketens (geproduceerde emissies en beschikbaarheid van de brandstof).

Gezien de ontwikkelingen in de regelgevingskaders² zou de CCR voor de herziening van de routekaart willen overstappen naar een 'well-to-wake'-benadering (WTW), op voorwaarde dat er voldoende wetenschappelijke informatie en middelen voorhanden zijn om deze overstap te maken. Een WTW-benadering zou stroken met de oorspronkelijke wens van de CCR om dezelfde randvoorwaarden toe te passen voor alle energiebronnen en geen enkele energiebron te bevoordelen (technologieneutrale benadering).

¹ Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad.

² Intergouvernementele Werkgroep inzake Klimaatverandering (IPCC), beschikbaarheid van betrouwbare WTW-gegevens, 'FuelEU Maritime'-Verordening en 'CountEmissionsEU'-Verordening waarin de WTW-benadering wordt gevolgd, ondersteuning van de WTW-benadering door verschillende vertegenwoordigers van vervoerswijzen op Europees en internationaal niveau.

Het staat echter vast dat de CCR geen invloed kan uitoefenen op de upstream-keten (beschikbaarheid van brandstoffen, productiemethodes, herkomst, energiestrategie van elke lidstaat, enz.), hetgeen ook een aspect is waar in de routekaart rekening mee moet worden gehouden, met name wat het tenuitvoerleggingsplan betreft.

3.2 Uitbreiding van de scope van de routekaart

De CCR heeft in de routekaart de toezegging gedaan om als volgende stap uiterlijk in 2025 te evalueren of de scope van de routekaart moet worden uitgebreid, bijvoorbeeld met andere broeikasgassen of met emissies die samenhangen met andere scheepstypen. De resultaten van deze evaluatie worden hieronder gegeven.

De CCR ziet de noodzaak om:

- kwalitatief rekening te houden met emissies die samenhangen met de levenscyclus van het schip, en zich daarbij te beperken tot emissies die worden veroorzaakt door de voortstuwingssystemen van het schip, in het bijzonder bij het gebruik van batterijen;
- de scope van de routekaart uit te breiden met andere technologieën (bijvoorbeeld ammoniak), op voorwaarde dat in het kader van proefprojecten met schepen praktijkervaringen zijn opgedaan met deze technologieën;
 - hoewel ammoniak al als lading over de Rijn wordt vervoerd, moet bijzondere aandacht worden besteed aan de toxiciteit en de risico's die gepaard gaan met het opslaan, overslaan en bunkeren van ammoniak.

De CCR ziet op dit moment geen noodzaak om de scope van haar routekaart uit te breiden met:

- andere scheepstypen (aangezien onvoldoende gegevens beschikbaar zijn, is eerder nationale regelgeving nodig om de energietransitie voor andere scheepstypen te bevorderen);
- andere broeikasgassen dan die welke momenteel in aanmerking worden genomen (dat willen zeggen CH₄ en CO₂), tenzij kan worden aangetoond dat de uitgestoten hoeveelheid andere broeikasgassen een significante invloed op het klimaat heeft;
- andere emissies dan die door de voortstuwingssystemen van het schip worden veroorzaakt (bijvoorbeeld geluidsemissies of emissies naar water).

3.3 Verfijning van de indeling van biobrandstoffen

De CCR is van mening dat de huidige indeling van biobrandstoffen in de routekaart onder het overkoepelende begrip 'HVO' (Hydrogenated Vegetable Oil) te onnauwkeurig is. Biobrandstoffen vertonen namelijk onderlinge verschillen in emissiereductiepotentieel (afhankelijk van de productieherkomst), beschikbaarheid en geschiktheid voor de bestaande vloot. Daarom is de CCR er een voorstander van om de indeling van biobrandstoffen te verfijnen.

De CCR moet echter nog een concreet voorstel uitwerken voor deze verdere indeling van biobrandstoffen. De ontwikkelingen op het gebied van de regelgeving (bijvoorbeeld de 'RED III'-Verordening en de 'FuelEU Maritime'-Verordening) en Europese onderzoeksprojecten (zoals RH2IVER) zijn hiervoor een goede bron.

3.4 Herziening van de CCR-studie wat betreft de economische en technologische aspecten

De CCR is het er in principe mee eens dat, als voorwaarde voor de herziening van de routekaart, de onderzoeken waarop de routekaart is gestoeld en met name de economische en technische evaluatie van de technologieën (onderdeel C van de CCR-studie) worden geactualiseerd. De scope (onderzoeksvragen) en de financiering van de studie moeten echter nog worden vastgelegd.

3.5 Andere mogelijke updates

Indien voldoende middelen beschikbaar zijn en duidelijk is aan welke van de onderstaande werkzaamheden prioriteit moet worden gegeven, **is de CCR er voorstander van:**

- a) dat het deel van de routekaart over de 'no-regret-investeringen' wordt uitgebreid met concrete voorbeelden van reeds in bedrijf zijnde schepen die gebruikmaken van nieuwe technologieën. Daarbij zou rekening kunnen worden gehouden met verschillende scheepstypen en technologieën;
- b) dat een nieuwe actie wordt opgenomen die erop gericht is de informatie over reeds in bedrijf zijnde schepen die gebruikmaken van nieuwe technologieën, op grote schaal te verspreiden en aanbevelingen te doen aan scheepsexploitanten om richting te geven aan hun technologische keuzes;
- c) dat een overzicht wordt opgenomen van de huidige reglementaire hindernissen die de energietransitie in de binnenvaart in de weg staan (door de NRMM-Verordening is het bijvoorbeeld moeilijk om interne verbrandingsmotoren die op methanol of waterstof werken gecertificeerd te krijgen);
- d) dat de resultaten worden opgenomen van recent onderzoek naar het verschil, met name in kosten, tussen nieuwgebouwde en geretrofite schepen. Een dergelijke differentiatie zou echter niet gemaakt moeten worden in de transitietrajecten (die van toepassing zijn op de gehele vloot);
- e) dat de eventuele hindernissen voor het tot stand komen van de energietransitie in kaart worden gebracht, al naargelang een schip actief is op de spotmarkt of vast onder contract staat;
- f) dat informatie wordt opgenomen over de certificerings- en controleprocedures die gelden voor de voorziening van brandstof, met name voor hernieuwbare brandstoffen die worden gebruikt om de emissies terug te dringen;
- g) dat de kostenramingen voor de verschillende voortstuwingstechnologieën en energiebronnen worden herzien, op voorwaarde dat voldoende gegevens beschikbaar zijn en voldoende ervaring is opgedaan;
- h) dat bij de mogelijke herziening van de transitietrajecten een gevoeligheidsanalyse wordt gemaakt om te bepalen in welke mate het verhogen van de bijmengingspercentages voor hernieuwbare brandstoffen bijdraagt aan het terugdringen van de emissies. Daarbij zouden ook verschillende scenario's en aanbevelingen voor deze bijmengingspercentages kunnen worden opgesteld (bijvoorbeeld in het licht van de tenuitvoerlegging van RED III).

4. Conclusie en volgende stappen

De CCR wijst nogmaals op het belang van de routekaart voor het uitdragen van een gemeenschappelijke visie op de energietransitie in de binnenvaart en op de door haar geuite wens samen te werken met het bedrijfsleven, de Europese instellingen en de initiatiefnemers van Europese projecten (zoals Synergetics, RH2IWER, Platina4, enz.), om de daarmee gepaard gaande uitdagingen aan te gaan.

De CCR is ingenomen met de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart, hoewel zij erkent dat sommige maatregelen nog niet ten uitvoer konden worden gelegd omdat zij vertraging hebben opgelopen of zijn opgeschort. Daarom steunt de CCR in principe een herziening van het tenuitvoerleggingsplan van de routekaart. Het zou zinvol kunnen zijn een plan uit te werken voor de invoering van doelgerichte maatregelen die door de CCR doeltreffend ten uitvoer kunnen worden gelegd.

Concluderend is de CCR er op basis van de bevindingen in dit verslag een voorstander van om de routekaart en het desbetreffende tenuitvoerleggingsplan tegen 2030 te herzien.

Bijlage – Tenuitvoerleggingsplan

Type	Nr.	Maatregelen
Reglementaire maatregelen	R1a tot en met d	Passend regelgevend kader voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en batterijen (bouw van het schip, bemanning, scheepsbedrijfsvoering, vervoer van gevaarlijke goederen)
	R1e	Passend regelgevend kader voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en batterijen (definitie, kenmerken, bijmenging en voorziening van brandstof)
	R1f	Onderzoeken en zo nodig aanpassen van veiligheids- en statutaire voorschriften voor het bunkeren van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart
	R2	Mogelijke geleidelijke afschaffing van de meest schadelijke technologieën die niet in lijn lijken te zijn met de emissiedoelstellingen voor de lange termijn van de CCR en EU
	R3	Infrastructuurvereisten voor alternatieve brandstoffen en elektriciteit voor voortstuwing
	R4	Toetsing van de mogelijkheid van een sectorbijdrage in het kader van een Europees subsidie- en financieringsinstrument
Vrijwillige maatregelen	V1	Label ter bescherming van het milieu en het klimaat
	V2	Carbon-offsetmaatregelen (CO ₂ -compensatie)
	V3	Proeven met schepen (alle scheepstypen)
	V4	Innovatieve schepen (database)
	V5	Innovatieprijs
	V6	Frequente analyse van de status van emissiereductie en effect van maatregelen.
Financiële maatregelen	F1	Onderzoeken van een Europese financierings- en steunregeling om de energietransitie van de binnenvaart te steunen
	F2	EU-taxonomie – instelling van een EU-classificatiesysteem voor duurzame activiteiten
	F3	Onderzoeks- en innovatieprojecten stimuleren

Bijschrift:

groen = de acties zijn voltooid

lichtgroen = de acties zijn in uitvoering

rood = de acties zijn nog niet in uitvoering

XII. Diverse mededelingen en punten ter informatie

PROTOCOL 25

Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten

Geen besluit.

PROTOCOL 26

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

Geen besluit.

PROTOCOL 27

Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 5 december 2024

Besluit

Het verslag van de plenaire zitting van 5 december 2024 is goedgekeurd.

PROTOCOL 28

Persbericht

Besluit

Het ontwerppersbericht wordt zoals gebruikelijk na de plenaire vergadering ter goedkeuring voorgelegd aan de contactpersonen die zijn aangewezen door de delegaties. De delegaties hebben 48 uur de tijd om hun opmerkingen toe te zenden. Het persbericht wordt na het verstrijken van deze termijn geacht te zijn goedgekeurd en op de website van de CCR gepubliceerd.

PROTOCOL 29

Datum van de volgende plenaire vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 4 december 2025 in Straatsburg.
