

## PLENAIRE NAJAARZITTING 2019 VAN DE CCR

Ref: CC/CP (19)7



**Straatsburg, 4 december 2019** - Op 4 december 2019 heeft de plenaire najaarszitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) plaatsgevonden. Onder voorzitterschap van dhr. Achim Wehrmann, leider van de Duitse delegatie, heeft de CCR balans opgemaakt van de afgelopen twee jaar en een aantal belangrijke ontwerpbesluiten behandeld. Aan de plenaire vergadering hebben vertegenwoordigers van de Europese Commissie, de Donaucommissie, de Moezelcommissie, Luxemburg en de Tsjechische Republiek als waarnemer deelgenomen.

### VERANDERINGEN EN CONTINUÏTEIT: NIEUW VOORZITERSCHAP VAN DE CCR

De wisseling van het voorzitterschap aan het einde van 2019 vormde een goede gelegenheid voor de CCR om balans op te maken van de zeer omvangrijke werkzaamheden in 2018 en 2019. Tijdens het CCR-congres "150-jaar Akte van Mannheim – Motor voor een dynamische Rijn- en Europese binnenvaart" op 17 oktober 2018 is nadrukkelijk gewezen op het belang van de CCR als competentiecentrum voor de Europese binnenvaart. De ambitieuze doelstellingen en duidelijke opdrachten van de ministers van vervoer van de CCR-landen in de [Verklaring van Mannheim](#) geven de CCR krachtige impulsen voor een toekomstgerichte ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart. Deze verklaring sluit naadloos aan op de succesvolle implementatie van de [Visie 2018](#) van de CCR.

De CCR heeft in de afgelopen twee jaar de basis gelegd voor de digitalisering en automatisering in de binnenvaart. De in dit kader verrichte werkzaamheden vormen een vertrekpunt voor een verdere ontwikkeling van de CCR-regelgeving tegen de achtergrond van nieuwe technologieën. De regelgeving is gericht op de praktijk en bevordert de innovatie. Op het gebied van de infrastructuur heeft de CCR in goed bezochte workshops aandacht geschonken aan de laagwaterproblematiek en aanleg van ligplaatsen langs de Rijn. De EU-initiatieven rond de "Good Navigation Status (GNS)" en de TEN-T-corridor Rijn-Alpen werden door de CCR constructief begeleid.

Op het vlak van de samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie kon tijdens het Duitse voorzitterschap van de CCR vooruitgang worden geboekt. Het gemeenschappelijke Europese standaardisatieorgaan, [CESNI](#) (Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart), zal zich ook met de RIS (River Information Services) gaan bezighouden. Door deze taakuitbreiding zal dit comité nog meer gewicht in de schaal gaan leggen. De CCR benadrukte echter dat de intensivering van de samenwerking met de Europese Unie op de agenda zal blijven staan.

Ook het overleg en de besluitvorming in de CCR zullen regelmatig kritisch tegen het licht gehouden moeten worden. De nieuwe opzet voor de plenaire vergadering van de CCR en de Raadgevende Conferentie, met een intensievere integratie van de erkende niet-gouvernementele organisaties, zijn belangrijke stappen in deze richting.

Het komend Belgische voorzitterschap van de CCR ging in op de doelstellingen en zwaartepunten voor 2020 en 2021. Vergroening, automatisering en digitalisering van de binnenvaart zullen naast de intensivering van de samenwerking met de Europese Unie de kernpunten zijn waar de Belgische delegatie onder leiding van dhr. Michel-Etienne Tilemans zich in de [periode 2020-2021](#) op zal concentreren.

### ONDERZOEK NAAR DE FINANCIERING VAN DE ENERGIETRANSITIE

Hoe en met welke financiële instrumenten kan de Europese binnenvaartsector de transitie naar een emissievrije scheepvaart bewerkstelligen? De CCR heeft in het voorjaar van 2019 een studie hiervoor gelanceerd. Deze studie, "financiering van de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart", moet de antwoorden op deze belangrijke vragen leveren. De studie is bedoeld om bij te dragen aan de tenuitvoerlegging van de Verklaring van Mannheim door de CCR. Nederland en Zwitserland voeren in dit kader aanvullend onderzoek uit naar de toepassing van het "vervuiler betaalt-principe" en een aantal technologische aspecten. De resultaten van de hoofdstudie moeten in oktober 2020 beschikbaar zijn.

### AANPASSING VAN HET REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL OP DE RIJN

Dit kan echt een "nieuw tijdperk" voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart worden genoemd: de vakinhoudelijke organen van de CCR hebben jarenlang gewerkt aan gedetailleerde voorstellen voor een volledige herziening van het [RSP](#) (het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn). Bij deze voorstellen gaat het erom deze regelgeving voor de Rijn binnen een Europees kader te moderniseren en [de kwalificaties te stelen op een benadering die gebaseerd is op competenties](#). Een en ander wordt nu afgestemd met de Europese Commissie en andere partners, in een streven het nieuwe reglement tijdens de voorjaarszitting in 2020 aan te kunnen nemen.



# CCR

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
F| 67082 Straatsburg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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



Deze algemene herziening van het RSP heeft het volgende doelen:

- de hoge veiligheidsstandaard op de Rijn waarborgen;
- een geharmoniseerd Europees rechtskader scheppen, de eenheid van het Rijnregime waarborgen en de integratie van de CESNI-standaarden voorbereiden;
- ook in de toekomst het geïntegreerde beheer door de Rijnautoriteiten behouden, bijvoorbeeld voor controles en mogelijke maatregelen;
- de schippers efficiënte administratieve processen in de Rijnvaart blijven bieden (zoals afgifte, wijziging of verlenging van kwalificatiecertificaten en dienstboekjes, alsook medische verklaringen);
- een basis bieden voor de nationale implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397, alsook voor internationale aanbevelingen en regelingen, bijvoorbeeld van de riviercommissies en de ECE/VN.

### **SAMENWERKING VAN DE CCR MET DE EUROPESE UNIE**

De CCR en ook de woordvoester van de Europese Commissie hebben in een korte terugblik hun tevredenheid geuit over de samenwerking tussen beide instellingen. Genoemd werden de resultaten van de recente, zeer omvangrijke [werkzaamheden van CESNI](#) en de marktobservatie. In het kader van de ondersteuning van de CESNI-activiteiten heeft de CCR uitgebreid input geleverd voor het geplande EU-actieprogramma 2021 – 2027 voor de binnenvaart. De CCR heeft daardoor invulling gegeven aan de oproep van de Ministerraad van de EU om meer werk te maken van de ontwikkeling van de vervoersdrager binnenvaart op Europees vlak. De CCR en Europese Commissie voeren regelmatig gesprekken over lopende werkzaamheden, strategische onderwerpen op het gebied van het Europese binnenvaartbeleid en andere bilaterale vraagstukken, zoals bijvoorbeeld de samenwerkingsperspectieven voor de periode na 2021.

De deelname van de Europese coördinator voor de TEN-T-corridor Rijn-Alpen, de heer Pawel Wojciechowski, aan de plenaire vergadering kan zeker gezien worden als een stap in de richting van een versterking van de rol van de binnenvaart in deze vervoerscorridor.

### **SAMENWERKING VAN DE CCR MET INTERNATIONALE ORGANISATIES**

De CCR is zeer verheugd over de ononderbroken en constructieve samenwerking met de andere riviercommissies, de ECE/VN, de ICBR en CHR, de waarnemersstaten, de erkende non-gouvernementele organisaties en alle andere actoren in de binnenvaart op Europees en internationaal vlak. Een duidelijk bewijs voor deze samenwerking is de levendige belangstelling van de erkende organisaties voor de Raadgevende Conferentie, die op 8 oktober van dit jaar plaatsvond.

### **TOEKOMSTIGE VERGADERINGEN EN EVENEMENTEN**

De volgende vergadering van de CCR zal plaatsvinden op 4 juni 2020 in het Palais du Rhin in Straatsburg. De vergadering in juni zal de eerste vergadering zijn die samen met de Raadgevende Conferentie zal worden georganiseerd en zal dus openstaan voor de erkende non-gouvernementele organisaties.

In 2020 is het bovendien precies honderd jaar geleden dat de CCR in Straatsburg gevestigd werd. De eerste plenaire vergadering in het Palais du Rhin vond plaats in 1920. In dit kader zullen verschillende events plaatsvinden, die de CCR gedeeltelijk samen met een aantal plaatselijke instanties zal organiseren. In de komende maanden zal hierover meer informatie worden verstrekt.

### **DE CCR IN HET KORT**

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



## **CCR**

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
FJ 67082 Straatsburg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

## BIJLAGEN

(voor de vakpers)



### UITBREIDING VAN DE ELEKTRONISCHE MELDPlicht OP DE RIJN

De CCR heeft tijdens de plenaire najaarszitting in 2019 een besluit aangenomen over de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle vaartuigen en bijzondere transporten. Deze uitbreiding heeft tot doel de veiligheid in de Rijnvaart nog verder te verhogen, terwijl tegelijkertijd de administratieve lasten worden verminderd.

Door de goedkeuring van dit besluit wil de CCR twee doelstellingen bereiken:

- Het scheepvaartbedrijfsleven wordt in een vroeg stadium geïnformeerd over de uitbreiding van de meldplicht tot alle vaartuigen en bijzondere transporten die vallen onder artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a en onderdelen d tot en met h van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR). Deze regeling zal op 1 december 2021 in werking treden. Door deze aankondiging in een vroeg stadium kan het bedrijfsleven zich goed voorbereiden.
- Het Comité Politiereglement heeft de opdracht gekregen het RPR voor de geplande uitbreiding van de elektronische meldplicht aan te passen en het bedrijfsleven in de aanloopfase actief te ondersteunen.

### ECONOMISCHE SITUATIE IN DE EUROPESE BINNENVAART

De CCR heeft in samenwerking met de Europese Commissie in september van dit jaar het [jaarlijkse Marktobservatierapport](#) uitgebracht (zie het vorige [persbericht](#) na de voorjaarszitting 2019) en in november het bulletin dat twee keer per jaar verschijnt, [biannual Market Insight report](#).

De Market Insight/november 2019 biedt uitgebreid informatie over de situatie van de Europese binnenvaart in het eerste en tweede kwartaal van 2019. Het bulletin bevat gedetailleerde cijfers over het binnenvaartvervoer in de Rijn-

en Donaustroomgebieden en de belangrijkste binnenvaartlanden. Er worden cijfers verstrekt over de beladingsgraad van de schepen, vrachtprijzen, omzet en het containervervoer. Het rapport bevat ook specifieke informatie over de binnenvaart in Duitsland.

In de eerste helft van 2019 kon een duidelijk herstel in het binnenvaartvervoer in alle EU-landen worden vastgesteld na de zeer lange laagwaterperiode in 2018 waardoor de vervoersactiviteiten in Europa sterk onder druk kwamen te staan. Met een waarde van 37,5 miljard tonkilometer in KW1 2019 lag de vervoersprestatie 30% hoger dan in het vierde kwartaal van 2018. De vervoersprestatie in de EU lag in het eerste kwartaal van 2019 5,5% boven het peil in hetzelfde kwartaal een jaar eerder (KW1 2018).

Kijkt men naar de vijf EU-landen met de grootste transportactiviteiten in de binnenvaart (België, Frankrijk, Duitsland, Nederland en Roemenië) toonde Roemenië in het eerste kwartaal van 2019 de grootste groei op jaarbasis qua vervoersprestatie (+43% in vergelijking met KW1 2018).

Er is een apart hoofdstuk met de focus op Duitsland. In het eerste kwartaal van 2019 was het aandeel van dit land in de Europese binnenvaart qua vervoersprestatie 36%, vergeleken met 35% in 2018. Licht men het containervervoer eruit, is het aandeel voor dit segment 39%. Hoewel de vervoersprestatie in Duitsland tussen KW4 2018 en KW1 2019 met 62% toenam, lag het niveau in KW1 2019 1,5% lager dan in hetzelfde kwartaal het jaar ervoor.

Voor wat de traditionele Rijn betreft, werd niet niveau gehaald van dezelfde periode in 2018. Hoewel de vrachtvolumes in de Rijnvaart vrijwel net zo groot waren als in het eerste kwartaal van 2018, met in het eerste kwartaal 2019 46,3 miljoen ton, daalden de hoeveelheden weer in het tweede kwartaal van 2019.

In de eerste helft van 2019 normaliseerden de waterstanden zich weer. De binnenvaartschepen konden weer meer beladen worden. Dit had op zijn

beurt gevolgen voor de vrachtprijzen: de prijzen liepen terug, met name op de spotmarkten voor vervoer vanuit het ARA-gebied (Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen) naar het achterland van de Rijn (Duitsland, Frankrijk, Zwitserland).

Hoewel er voor de tweede helft van 2019 nog geen gegevens over het vrachtkosten beschikbaar zijn, kan de algemene trend wel al worden afgelezen, namelijk dat het jaarresultaat voor de Rijnvaart voor 2019 in zijn geheel hoger zal uitvallen dan in 2018. Waarschijnlijk zal het niveau van 2017 daarentegen niet geëvenaard kunnen worden. Dit is vooral te wijten aan de slechtere waterstanden in het derde kwartaal van 2019. Bovendien is er nog steeds sprake van structurele problemen in het vervoer van droge bulkgoederen. Afgezien van deze factoren is er een zekere dalende tendens waar te nemen in het containervervoer. Ook de algemene afzwakking van de wereldeconomie speelt een rol bij de gedempte verwachtingen.

Het besluit van de CCR dat tijdens de plenaire vergadering werd aangenomen, bevat de belangrijkste conclusies van het laatste Market Insight-rapport. Alle jaarlijkse en tweejaarlijkse rapporten van de CCR kunnen als pdf in het Frans, Duits, Nederlands en Engels worden gedownload van de site: <https://www.ccr-zkr.org/13020800-nl.html> of online gelezen worden op: <https://www.inland-navigation-market.org>.



## CCR

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023  
FJ 67082 Straatsburg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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

## BIJLAGEN

(voor de vakpers)

### CCR BEVESTIGT HET VOORSTEL VOOR AANGEPASTE DOELSTELLINGEN VOOR DE GOEDE BEVAARBAARHEID VAN RIVIEREN EN KANALEN

De CCR heeft tijdens de najaarszitting op 4 december de voorstellen van de Europese "Correspondentiegroep ter ondersteuning van het bereiken van de Good Navigation Status en ter ontwikkeling van passende doelstellingen voor rivieren en kanalen" voor de Rijn bevestigd. Deze correspondentiegroep heeft voorstellen gedaan voor de goede bevaarbaarheid - in vakkringen aangeduid met GNS - Good Navigation Status. De voorstellen dekken zich met de overtuiging van de CCR dat aanpassingen aan een internationale vaarweg als de Rijn slechts in onderling overleg kunnen worden gedaan. Voor het onderhoud en de verbetering van de Rijn als waterweg stroken de voorstellen zowel met de beginselen van de Akte van Mannheim, als met de algemene [Strategie voor de CCR](#). Zij liggen ook geheel in de lijn van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim.

De delegaties van de CCR hebben beklemtoond dat het niet zinvol is om voor de goede bevaarbaarheid voor heel Europa - centraal - voor de beschikbaarheid van infrastructuur hetzelfde voor te schrijven. Het zou beter zijn om dat voor elke corridor specifiek vast te leggen en wel flexibel. Dit kan gedaan worden binnen dienovereenkomstige internationale samenwerkingsmechanismen zoals die er zijn in de riviercommissies. Het zou mogelijk moeten zijn om de verschillende streefdoelen voor de beschikbaarheid per corridor vast te leggen. De CCR kan zich wel vinden in het voorstel dat de situatie niet slechter mag worden, net zoals de aanpak van de Kaderrichtlijn Water voor vergelijkbare voorschriften. Voor de vaarwegen komt het er dan op neer dat maatregelen de toestand van de vaarwegen niet slechter mogen maken dan de huidige situatie.

Al in 2013 werden in de Europese Unie richtsnoeren aangenomen voor de totstandbrenging van een trans-Europees verkeersnet (Verordening (EU) nr. 1315/2013), de zogenoemde TEN-T-verordening. In deze verordening zijn doelstellingen voor rivieren en kanalen vastgelegd die voor 2030 bereikt moeten worden. Daar hoort ook de Good Navigation Status bij die bereikt moet worden en vervolgens behouden moet blijven. Deze verordening bevat echter geen definitie van Good Navigation Status, noch een nadere toelichting. De Europese Commissie heeft toen in 2015 een studie in opdracht gegeven: «Study on support measures for the implementation of the TEN-T Core network related to sea ports, inland ports and inland waterway transport». Deze studie werd in januari 2018 gepubliceerd. Het biedt eerste nadere toelichtingen rond de Good Navigation Status. In Rotterdam en Brussel hebben twee pan-Europese bijeenkomsten van deskundigen plaatsgevonden voor de follow-up van deze studie. Bij die gelegenheid bleek dat de vertegenwoordigers van de EU-lidstaten het niet eens zijn over de in de studie voorgestelde doelstellingen voor rivieren en kanalen.



In een streven om tot een realistische benadering te komen waar men het over eens zou moeten kunnen worden, heeft de CCR in 2017 een correspondentiegroep in het leven geroepen. De groep bestond uit deskundigen uit negen EU-lidstaten samen met vertegenwoordigers van het CCR-secretariaat en van de Donau- en Savacommissie. De groep had tot taak voorstellen uit te werken voor de Good Navigation Status die beter afgestemd waren op kanalen en vrij stromende en gekanaliseerde rivieren. Deze correspondentiegroep heeft in het voorjaar van 2019 de resultaten van de werkzaamheden gepresenteerd. Zij vormen een belangrijke basis voor de werkzaamheden van de NAIADES-expertgroep en de NAIADES-GNS-subgroep. Zij vormen bovendien de kern van de aanbevelingen van de NAIADES-GNS-subgroep voor de implementatie van de Good Navigation Status in de toekomst en werden inmiddels door de NAIADES-deskundigengroep tijdens de vergadering in oktober van dit jaar bevestigd.

Dit zeer succesvolle initiatief van de CCR toont aan dat de CCR ook op het gebied van de binnenvaartinfrastructuur dankzij haar kennis van zaken en goede contacten met andere internationale organisaties de binnenvaartbeleidslijnen en de bijstelling daarvan op Europees vlak op doeltreffende wijze kan ondersteunen.

### AANPASSING VAN HET REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL OP DE RIJN

Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding van de CCR en de bijbehorende werkgroep van de CCR hebben sinds 2017 zeer omvangrijke werkzaamheden verricht om het RSP (het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn) volledig te herzien. Er kan hier met recht worden gesproken van een "nieuw tijdperk" voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart.

In nauwe samenwerking met alle delegaties werden voorbereidende werkzaamheden verricht om dit reglement voor de Rijn in een Europees kader te

moderniseren. Daarbij gaat het onder andere om de kwalificaties te stoelen op een benadering die gebaseerd is op competenties. De ontwerptekst werd nu ter kennisneming voorgelegd aan de plenaire vergadering van de CCR, voordat deze voor een gedachtewisseling zal worden voorgelegd aan de Europese Commissie en de partners van de CCR. Een besluit over de nieuwe tekst van het reglement wordt nagestreefd voor de voorjaarszitting in 2020.

Deze algemene herziening heeft het volgende doel:

- de hoge veiligheidsstandaard op de Rijn waarborgen;
- een geharmoniseerd Europees rechtskader scheppen en de eenheid van het Rijnregime te waarborgen en de integratie van de CESNI-standaarden voor te bereiden;
- ook in de toekomst het geïntegreerde beheer door de Rijnautoriteiten te behouden, bijvoorbeeld voor de controles en mogelijke maatregelen;
- de schippers efficiënte administratieve processen in de Rijnvaart te blijven bieden (zoals afgifte, wijziging of verlenging van kwalificatiecertificaten en dienstboekjes, alsook medische verklaringen);
- een basis te bieden voor de nationale implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397, alsook voor internationale aanbevelingen en regelingen, bijvoorbeeld van de riviercommissies en de ECE/VN.



## CCR

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023  
FJ 67082 Straatsburg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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

## BIJLAGEN

(voor de vakpers)



Al in 2006 in de [ministeriële verklaring van Bazel](#) heeft de CCR gepleit voor samenwerking met de Europese Commissie om te komen tot geharmoniseerde regelgeving voor geheel Europa, vooral ook om het tekort aan arbeidskrachten tegen te gaan en de attractiviteit van binnenvaartberoepen te verhogen. De [erkenning van vaarbewijzen, radarcertificaten, dienstboekjes, vaartijdenboeken en ook een aantal opleidingen](#) van zeven derde landen op de Rijn vormde een belangrijke stap in deze richting. De CCR heeft in de afgelopen jaren het voortouw genomen om de harmonisatie in Europa verder te brengen. In de Verklaring van Mannheim van 2018 hebben de ministers van de CCR-landen de doelstellingen van de internationale samenwerking en de verhoging van de attractiviteit nog een keer bekrachtigd.

Degenen die nu al een op de Rijn erkende kwalificatie of certificaten bezitten, krijgen nu de mogelijkheid om deze om te zetten in een kwalificatiecertificaat voor de Rijn. Dit is dus in feite een logisch vervolg op het "integratiebeleid" uit het verleden. Hierdoor wordt de administratieve last gereduceerd. Bovendien is dit een regeling die zeer gebruikersvriendelijk is.

In de nieuwe regelgeving wordt tevens een stap gezet in de richting van "digitaal beheer". De kern is de ECDB (European Crew Database), een elektronisch register van de beroepskwalificaties. Voor de CCR is het van zeer groot belang dat in dit register ook rekening wordt gehouden met de Rijnkwalificaties, zodat alle CCR-lidstaten op voet van gelijkheid staan en als partners kunnen blijven samenwerken.

In het kader van de herziening werden ook andere voorstellen overgenomen, die niet met de EU-richtlijn samenhangen, maar wel leiden tot wijzigingen en aanvullingen van de huidige voorschriften.

Onder andere:

- de verplichting om in het bezit te zijn van een patent voor pleziervaartuigen (maar pas vanaf een lengte van 20 m in plaats van 15 m en een motorvermogen van 15 PK in plaats van 5 PK), en
- de mogelijkheid voor innovatieve vaartuigen een individuele ontheffing van de CCR te krijgen om met een bemanning te varen die afwijkt van de voorschriften in de bemanningstabellen van het RSP. Dit is een belangrijke bouwsteen voor de automatisering en digitalisering van de vloot.

Het overleg over de kennis van riviergedeelten is nog niet afgesloten. Het gaat daarbij over de manier waarop deze door het afleggen van een examen getoetst kan worden. Voor welke riviergedeelten deze specifieke kennis vereist zal worden en de examenmethoden daarvoor zullen echter voor het van kracht worden van het nieuwe reglement op 18 januari 2022 beschikbaar zijn.

### DE CCR IN HET KORT

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



## CCR

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

### Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023  
F| 67082 Straatsburg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)