



**VOORJAARZITTING 2022  
AANGENOMEN BESLUITEN  
(2022-I)**

Straatsburg, 2 juni 2022



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (22) 1 def**

**VOORJAARZITTING 2022**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2022-I)**

**Straatsburg, 2 juni 2022**



# INHOUD

Bladzijde

<b>I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda</b>	
Protocol 1: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda .....	1
<b>II. Algemene en juridische zaken</b>	
Protocol 2: Samenwerking van de CCR met Europese Unie .....	1
Protocol 3: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) .....	1
Protocol 4: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties .....	2
Protocol 5: Vaststelling van het standpunt van de CCR met betrekking tot de resultaten van haar studie over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart in 2050 .....	2
<b>III. Juridische zaken</b>	
Protocol 6: Juridische zaken .....	9
<b>IV. Economische aspecten</b>	
Protocol 7: Verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2021 .....	9
<b>V. Schipperspatenten en bemanning</b>	
Protocol 8: Schipperspatenten en bemanning - Uitzonderlijke maatregelen van de Centrale Commissie ter bevordering van de mobiliteit van het personeel in de binnenvaart .....	12
<b>VI. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn</b>	
Protocol 9: Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn.....	14
<b>VII. Technische voorschriften voor schepen</b>	
Protocol 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) .....	14
Protocol 11: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB) .....	17

**VIII. Geautomatiseerd varen**

Protocol 12: Geautomatiseerd varen ..... 17

**IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg**

Protocol 13: Bouw van een onttrekkingsconstructie voor de watertoevoer naar een rietland in Beinheim aan de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 336,15 ..... 17

Protocol 14: Aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau bij Rijnkilometer 256,700 ..... 22

Protocol 15: Sloop van de Merwedebrug bij Rijnkilometer 956,680 ..... 27

Protocol 16: 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 2021 (2021-I-20)..... 32

Protocol 17: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2021-I-21) ..... 35

**X. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisneming 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 voorschriften van tijdelijke aard ..... 37

**XI. Begroting en beheer**

Protocol 19: Goedkeuring van de jaarrekeningen 2021 van de Centrale Commissie ..... 51

Protocol 20: Samenstelling van het secretariaat ..... 51

Protocol 21: Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2021 ..... 51

**XII. Diversen**

Protocol 22: Persbericht ..... 68

Protocol 23: Datum van de volgende plenaire vergadering ..... 68

## **AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARSZITTING 2022**

---

### **PROTOCOL 1**

#### **Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie Goedkeuring van de agenda**

Geen besluit.

### **PROTOCOL 2**

#### **Samenwerking van de CCR met de Europese Unie**

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

#### **Besluit (aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 25 maart 2022)**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR),

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

machtigt haar secretaris-generaal om namens de CCR het contract MOVE/2021/NP/0011-MOVE/D3/SER/2021-538-SI2.870020 inzake activiteiten op het gebied van de marktobservatie, het ERDMS, de kernprestatie-indicatoren en de technische bijstand te ondertekenen voor een periode van 36 maanden met ingang van de datum van ondertekening,

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

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

### **PROTOCOL 3**

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

Geen besluit.

## PROTOCOL 4

### Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

## PROTOCOL 5

### Vaststelling van het standpunt van de CCR met betrekking tot de resultaten van haar studie over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart in 2050

#### Besluit (aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 5 april 2022)

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Economisch Comité, haar Comité Binnenvaartrecht, haar Comité Reglement van onderzoek en haar Comité Infrastructuur en milieu,

gezien de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018,

gezien de publicatie van de studie over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart in 2050 zoals besloten bij Besluit 2021-I-6,

gezien het feit dat de Centrale Commissie in het genoemde besluit *haar Economisch Comité, Comité Binnenvaartrecht, Comité Reglement van onderzoek en Comité Infrastructuur en milieu opdraagt de aspecten met betrekking tot de economische, technische, juridische en praktische haalbaarheid die uit de studie voortvloeien te onderzoeken,*

legt hierbij haar standpunt vast ten aanzien van de resultaten van de studie over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart in 2050, en

verzoekt haar secretariaat dit standpunt op haar website te plaatsen.

**Bijlage:** Standpunt van de CCR met betrekking tot de resultaten van de studie over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart in 2050



## Bijlage bij het protocol 5

### **Standpunt van de CCR met betrekking tot de resultaten van de studie over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart in 2050**

Op 7 juli 2021 jongstleden hebben het Economisch Comité, het Comité Binnenvaartrecht en het Comité Reglement van Onderzoek vergaderd om de resultaten van de studie te bespreken. De drie comités hebben in principe hun steun uitgesproken voor de conclusies van de studie en hebben daarbij de onderstaande opmerkingen en voorbehouden geformuleerd.

#### **Deel I - De uitdaging van de energietransitie**

- De energietransitie naar een nul-uitstoot vormt niet alleen een cruciale uitdaging voor de Rijnvaart en de Europese binnenvaart, maar is tevens een politieke prioriteit, zowel op nationaal als internationaal niveau (Verklaring van Mannheim, Europese Green Deal...).
- Deze transitie zal gepaard gaan met enorme kosten: de financiële kloof die moet worden gedicht om de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim en de Europese doelstellingen te halen, wordt momenteel geschat op enkele miljarden euro's.
- Omdat de kosten van de energietransitie de financiële draagkracht van het bedrijfsleven in de binnenvaart zullen overschrijden, zal het bedrijfsleven slechts een deel van de voor de transitie noodzakelijke financiering op zich kunnen nemen.
- Momenteel zijn slechts zeer weinig scheepseigenaren in staat de energietransitie zelf te bekostigen.
- Er is op dit moment geen businesscase voor investeringen in (bijna) emissievrije technologieën. Omvangrijke overheidssteun is vereist.
- Een van de belangrijkste obstakels is daarom financieel van aard (naast de uitdagingen op het gebied van regelgeving en techniek).
- De energietransitie naar een emissievrije binnenvaart gaat gepaard met technologische onzekerheid.
- Het is duidelijk dat concrete maatregelen ter ondersteuning van de vergroening van de binnenvaart verder moeten reiken dan het geografische gebied van de CCR-lidstaten. De vergroening mag de concurrentiepositie van de landen of ondernemers die volledig voor vergroening kiezen, niet verzwakken. Het is dan ook belangrijk dat een gelijk speelveld wordt gewaarborgd. De milieu-uitdagingen kunnen beter worden aangepakt als de beleidsmaatregelen voor vergroening niet alleen worden gesteund door alle CCR-lidstaten, maar ook door de EU-lidstaten en de oeverstaten van de Donau.

#### **Deel II - De rol van een Europese financierings- en subsidieregeling voor de vergroening van de binnenvaartsector**

De CCR vindt het **zinvol het idee te onderzoeken van een Europese regeling voor de financiële ondersteuning van de energietransitie van de binnenvaartsector, waarbij de middelen afkomstig zijn van verschillende bronnen (zowel publiek als privé) en ook de sector een bijdrage levert.**

Er zijn echter verschillende vragen over de economische, technische, juridische en praktische haalbaarheid die door de bevoegde instanties moeten worden beantwoord voor een dergelijke regeling zou kunnen worden uitgevoerd.

## 1. Algemene overwegingen

- Het is uitermate belangrijk dat **scheepseigenaren in de lidstaten van de CCR en de EU, alsook in de oeverstaten van de Donau die met het Europese netwerk van binnenwateren zijn verbonden** (met name Servië en Oekraïne), onder dezelfde voorwaarden **toegang** krijgen (gelijke behandeling) tot een Europese financierings- en subsidieregeling.
- Het is van cruciaal belang dat deze **toegang gemakkelijk** is en dat de regeling **in administratief opzicht eenvoudig en doeltreffend** is.
- Om de energietransitie te ondersteunen, is er niet alleen een financiering van de kant van kredietinstellingen nodig, maar zijn er ook **Europese en nationale subsidieprogramma's** vereist. Deze moeten groene technologieën en infrastructuurprojecten op de lange termijn stimuleren.
- De Europese en nationale subsidieprogramma's moeten financiële steun bieden voor de vergroening van **zowel nieuwe als bestaande schepen (retrofit)**, alsook voor proefprojecten.
- De investeringsdruk kan mogelijk worden verlaagd door gebruik te maken van energiesystemen in containervorm waarvoor op basis van het gebruik wordt betaald (*pay-per-use*).
- De potentiële economische voordelen van gezamenlijke aanbestedingen worden eerder klein geacht.

## 2. Economische overwegingen

### a) Een bijdrage van de sector: omvang en modaliteiten

- De CCR neemt er kennis van dat het binnenvaartbedrijfsleven heeft laten weten bereid te zijn om onder bepaalde voorwaarden van haar kant een financiële bijdrage voor de energietransitie in de binnenvaart te leveren. De bereidwilligheid van het bedrijfsleven om een bijdrage te leveren hangt met name af van:
  - een wezenlijke bijdrage van overheidswege aan een dergelijk financieringsinstrument;
  - de voorwaarden en modaliteiten van een dergelijk financieringsinstrument.
- Er zal evenwel **met het bedrijfsleven moeten worden overlegd** over:
  - **de beste manier om deze bijdrage aan de transitie vorm te geven;**
  - **de gepaste hoogte van een dergelijke bijdrage;**
  - **de modaliteiten voor de inning van de bijdrage.**De succesvolle uitvoering van een dergelijke regeling hangt namelijk af van de acceptatie door het bedrijfsleven. Om deze aanvaarding tot stand te brengen, moet men met het bedrijfsleven in dialoog gaan.
- Het zou in ieder geval mogelijk moeten zijn deze bijdragen te **differentiëren** in functie van de eventuele investeringen in de vergroening van zijn vaarttuig die de scheepseigenaar al heeft gedaan. **Reeds gedane groene investeringen moeten terdege in aanmerking worden genomen bij de vaststelling van de bijdrage.**
- Een **labellingsysteem** zou de basis kunnen vormen voor een dergelijke gedifferentieerde aanpak: "hoe groener het schip, hoe kleiner de bijdrage die de eigenaar moet betalen".

## b) Impact op de modal shift

- De maatregelen of acties ter ondersteuning van de vergroening van de binnenvaart mogen **in geen geval leiden tot een modal shift naar andere vervoersdragers**. Er moet worden gestreefd naar een goed evenwicht.
- De **impact van een eventuele bijdrage van de sector op de modal shift moet daarom zorgvuldig en in detail worden geanalyseerd**. Daarbij moet in het bijzonder aandacht worden besteed aan het risico dat hogere exploitatiekosten de concurrentiepositie van de binnenvaartondernemingen zouden ondermijnen. Er is met andere woorden behoefte aan een **grondige gevoeligheidsanalyse/effectbeoordeling** van de introductie van een dergelijke bijdrage van de sector **die verder gaat dan de huidige conclusies van onderzoeksvragen G en H**; daar werd 0,04 tot 0,08 euro per liter gebunkerde brandstof voorgesteld. Deze analyse zou met name ook rekening moeten houden met de positieve en negatieve gevolgen van een dergelijke bijdrage van de sector.

## c) Een bijdrage van de sector vs. een heffing

- De sector is van mening dat er **niet zowel een heffing als een bijdrage van de sector** kunnen worden ingevoerd, **omdat de financiële belasting voor de industrie te groot zou zijn**.
- De ontwikkelingen met betrekking tot de herziening van de **energiebelastingrichtlijn van de EU moeten daarom op de voet worden gevolgd**. Als er in de toekomst een heffing op gasolie wordt ingevoerd, is het goed denkbaar dat het bedrijfsleven slechts in zeer beperkte mate in staat zal zijn op te komen voor een bijdrage.
- Sommige belanghebbenden **verkiezen een bijdrage van de sector boven een heffing**. Een bijdrage van de sector kan namelijk worden geormerkt voor binnenvaartprojecten, zodat kan worden gegarandeerd dat het geïnde geld opnieuw in de binnenvaartsector wordt geïnvesteerd. Die garantie is er niet met een heffing. Daarnaast zou een bijdrage van de sector efficiënter dan een heffing kunnen zijn om de verwezenlijking van de emissiereductiedoelstellingen te stimuleren (wordt door de sector niet beschouwd als een boete) en het principe dat de vervuiler betaalt, in praktijk te brengen.

## 3. Overwegingen met betrekking tot de governance

- Het lijkt geen twijfel dat de **bijdragen van de overheid** aan een Europese vergroeningsregeling **cruciaal zullen zijn**.
- In deze fase **moeten alle soorten publieke bronnen in aanmerking worden genomen** voor de financiering van een dergelijke Europese regeling. Het is te vroeg om nu al potentiële bronnen uit te sluiten.
- In de eerste plaats moeten **bestaande bronnen van overheidsfinanciering** in overweging worden genomen.
- Er moet **nog wel worden bepaald** volgens welke **modaliteiten** deze Europese regeling kan putten uit publieke financieringsbronnen.
- Daarnaast moet de **rol van de Europese Unie** bij een dergelijke regeling verder worden onderzocht.
- Het is in deze fase nog **te vroeg om beslissingen te nemen over de governance, status en rechtsgrondslag** (internationaal kader, EU-rechtskader met participatie van derde landen...) en de administratieve details (bv. het "één-loket"-principe, enz.) van de regeling. Overeenstemming over deze aspecten zal te zijner tijd moeten worden bereikt.
- In dit verband zouden de ontwikkelingen met betrekking tot subsidiëring en financiering op het niveau van andere internationale organisaties op het gebied van vervoer, zoals de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), kunnen worden gevolgd. De CCR hoopt dat in het kader van het PLATINA3-project een plan van aanpak zal worden opgesteld voor de verdere ontwikkeling van de regeling.

#### 4. Juridische overwegingen

- De invoering van een **sectorbijdrage moet** in ieder geval **verenigbaar zijn met de desbetreffende internationale verdragen**, met name de Akte van Mannheim en het Verdrag van Belgrado.
- In het kader van onderzoeksvragen G en H is al een eerste analyse verricht, maar het is nu **aan de CCR om verder te onderzoeken of een bijdrage van de sector verenigbaar is met de basisbeginselen van de Akte van Mannheim.**
- Het zou nuttig zijn als de **Donaucommissie** een soortgelijke analyse zou kunnen verrichten **voor de verenigbaarheid met het Verdrag van Belgrado.**

#### Deel III - Transitietrajecten en technologische aspecten

1. Reductie van broeikasgasemissies vormt de grootste uitdaging, aangezien luchtverontreiniging in grote mate kan worden vermeden door gebruik te maken van verbrandingsmotoren en moderne uitlaatgasbehandelingssystemen.
2. **Het verlagen van het energieverbruik op alle mogelijke manieren is een belangrijke hefboom voor emissiereductie.** Dit omvat onder meer een beter gebruik van de schepen, een grotere efficiëntie door de inzet van moderne voortstuwingssystemen, de verbetering van de hydrodynamische eigenschappen van de schepen, 'slim varen' met kortere wachttijden bij de sluizen en een doeltreffende geïntegreerde afhandeling van de binnenvaart in de logistieke systemen van de zeehavens. Het beschikbaar komen van emissievrije technologieën samen met een verlaging van het energieverbruik alleen zal de binnenvaart de mogelijkheid bieden om tegen 2050 emissievrij te zijn.
3. **Geen uniforme oplossing voor iedereen en toewijzing van de middelen**
  - Gezien de huidige uitdagingen en de onzekerheid over de meest innovatieve technologieën is er behoefte aan een **technologie-neutrale en open benadering**. Op dit moment mag er bij de ontwikkeling van een **Europese financierings- en subsidieregeling geen enkele technologie worden uitgesloten**, noch mag een bepaalde technologie de voorkeur krijgen.
  - Vooral wanneer de beschikbare (financiële) middelen beperkt zijn, lijkt het raadzaam de voorkeur te geven aan die technologieën die de grootste emissiereductie kunnen opleveren.
  - Er moet worden gestreefd naar een **zo goed mogelijk(e) gebruik/toewijzing van middelen.**
4. **Twee transitietrajecten**
  - De transitietrajecten beschrijven de verwachte evolutie van de volledige vloot, met een uitsplitsing volgens de gebruikte technologieën (energiedragers en -omvormers). Ze omvatten zowel de bouw van nieuwe schepen, als retrofitting en het slopen van bestaande vaartuigen.
  - Gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van bepaalde technologieën en de productiecapaciteit van alternatieve brandstoffen **onderzoekt de CCR twee scenario's**: een conservatief en een innovatief transitietraject. Beide zijn voldoende ambitieus om de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim te halen.
  - Politieke signalen beïnvloeden namelijk in grote mate welke technologische oplossingen de industrie zal ontwikkelen.

## 5. Tank-to-wake (TTW)-benadering heeft beperkingen maar biedt zich aan als eerste stap

- Voorlopig beschouwt de CCR de TTW-benadering als een geschikte tussentijdse oplossing tot er voor de desbetreffende energiedragers een "well-to-wake"-benadering beschikbaar is. Er moet evenwel aandacht worden besteed aan de beperkingen en de eventuele onnauwkeurigheden van de TTW-benadering.
- De toepassing van deze TTW-benadering betekent dat men voor de upstream-ketens (geproduceerde emissies en beschikbare brandstof) van bepaalde hypothesen uit moet gaan, die in de studie wellicht te rooskleurig geschetst worden.
- In overeenstemming met erkende wetenschappelijke methodologieën<sup>1</sup> en methodologieën die worden gebruikt in regelgevingskaders<sup>2</sup>, kan door middel van de TTW-benadering ook de potentiële koolstofneutraliteit van bepaalde brandstoffen in de overwegingen worden meegenomen. Er wordt geen rekening gehouden met levenscyclusoverwegingen. Deze overwegingen zijn voor bepaalde technologieën, zoals batterijen en brandstofcellen, echter van bijzonder groot belang.

## 6. Drop-in biobrandstoffen en HVO

- In de studie wordt onder HVO de behandelde plantaardige olie zelf verstaan (hydrotreated vegetable oil), samen met alle vergelijkbare drop-in biobrandstoffen, duurzame stroom en de synthetische diesels die op basis van ingevangen CO<sub>2</sub> worden vervaardigd.
- In de studie is **veel hoop gevestigd op koolstofneutrale brandstoffen** (zoals HVO of biomethanol). De CCR stelt echter vast dat er grote **uitdagingen zijn met betrekking tot de duurzame productie**. In ieder geval zou de oorsprong van de **biobrandstoffen** overeenkomstig de internationaal erkende methodologieën **traceerbaar moeten zijn**. Er zijn ook **grote onzekerheden ten aanzien van de beschikbaarheid van biobrandstoffen**, vooral vanwege de beperkte productiecapaciteiten en de concurrentie met andere vervoersmodi of industriële sectoren waar vermoedelijk geen andere brandstoffen op korte termijn beschikbaar zullen zijn. De onzekerheden vanwege de beschikbaarheid gelden echter ook voor andere alternatieve brandstoffen die afhangen van stroom uit hernieuwbare bronnen zoals waterstof dat geproduceerd wordt door elektrolyse.
- Hoewel biobrandstoffen geacht worden koolstofneutraal te zijn als er rekening wordt gehouden met de gehele keten, komen er bij de **verbranding van biobrandstoffen in verbrandingsmotoren plaatselijk toch verontreinigende stoffen vrij**. Als plaatselijke regelgeving emissievrije zones invoert, zoals in sommige Europese steden voorzien is, zullen schepen die biobrandstoffen gebruiken wellicht niet meer in deze zones mogen varen.
- Het is belangrijk erop te wijzen dat de **OPEX ook zullen afnemen als de technologie verder uitgerijpt zal zijn** (bijvoorbeeld dankzij lagere onderhoudskosten, met name voor batterijen, of voordelen door voortstuwingssystemen die minder energie verbruiken).

---

<sup>1</sup> Intergouvernementeel panel voor de klimaatverandering, 2006 Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, Volume 2, Chapter 3 (Richtsnoeren voor nationale inventarisatie van broeikasgassen, Deel 2, hoofdstuk 3): [https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/pdf/2\\_Volume2/V2\\_3\\_Ch3\\_Mobile\\_Combustion.pdf](https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/pdf/2_Volume2/V2_3_Ch3_Mobile_Combustion.pdf). De door het IPCC vastgelegde basis is overgenomen in Richtlijn (EU) 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen.

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>

## 7. Herziening van de studie

- De **CCR wil over drie jaar evalueren of de onderzoeksvraag C herzien moet worden** (in functie van de noodzaak en de capaciteiten).
- Bij een volgende herziening van de studie zal het belangrijk zijn om **voor de emissies van de upstream-keten betrouwbaardere gegevens bijeen te brengen en dan over te stappen naar een well-to-wake-benadering** (daarbij wordt dan rekening gehouden met de volledige **levenscyclus** van alle technologieën die voorzien zijn).
- In een latere fase zal bovendien aandacht geschonken moeten worden aan:
  - emissies die samenhangen met andere aspecten van de levenscyclus van een schip, zoals de bouw, het onderhoud en de sloop,
  - veiligheidsaspecten en de risico's van vervuiling vanuit milieuperspectief in geval van ongevallen met alternatieve brandstoffen of batterijen.

**PROTOCOL 6**

**Juridische zaken**

Geen besluit.

**PROTOCOL 7**

**Economische situatie in de Europese binnenvaart**

**Besluit**

De Centrale Commissie

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2021.

**Bijlage**

### **Herzien verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2021**

Het jaar 2021 werd gekenmerkt door een robuust herstel dat samenhangt met het feit dat in verschillende vrachtsegmenten in de binnenvaart weer overslag- en vervoersniveaus van voor de pandemie werden bereikt of zelfs overschreden. In het kielzog van het economisch herstel waren de grondstofprijzen al in de tweede helft van het jaar aan een klim begonnen. De snel stijgende vraag leidde ook tot verstoringen in de handel met industriële componenten.

Het economisch herstel was met name goed zichtbaar in de binnenvaartvervoerssector, waar in 2021 in vergelijking met 2020 in vrijwel alle binnenvaartmarktsegmenten groei kon worden waargenomen. Het vrachtvervoer over de traditionele Rijn steeg met 5,4%, hoewel het nog steeds 3,2% onder het niveau van 2019 lag. Ook de vervoersprestatie steeg in 2021 met 4,5% in vergelijking met 2020, maar blijft daarbij nog steeds achter bij de waarde van voor de coronacrisis.

De grotere staalproductie en de hogere gasprijzen jagen de vraag naar kolen op en in het kielzog daarvan is er meer vervoer van kolen over de Rijn, dat in 2021 met 28,5% toenam. De sterke toename van het kolenvervoer over de Rijn ging hand in hand met een toename van het kolenvervoer over zee. De haven van Amsterdam is een goed voorbeeld voor deze trend, waar de overslag van over zee aangevoerde kolen in 2021 met 41% steeg. Door het herstel van de staalproductie toonden ijzererts en metalen een consistente groei van respectievelijk 15,7% en 11,2%. Andere vrachtsegmenten, namelijk containers, agribulk en voedingsmiddelen, zand, stenen en grind, alsook aardolieproducten en chemische producten zijn min of meer stabiel gebleven.

De economische opleving die in 2021 werd waargenomen, is goed af te lezen in de tendensen voor de overslag van goederen in de belangrijkste Europese zeehavens:

- In de haven van Antwerpen is het vervoer van goederen in 2021 met 7,5% toegenomen en bereikt een volume van 108,5 miljoen ton vergeleken met 101,0 miljoen ton in 2020.
- In de North Sea Port (Gent, Terneuzen, Borsele, Vlissingen) werden in 2021 59,7 miljoen ton goederen afgehandeld, hetgeen 9% meer is dan in het covid-jaar 2020.
- In de haven van Constanța in het Donaugebied, is het binnenvaartvervoer in 2021 in vergelijking met 2020 met bijna 9,7% gestegen en kwam daarbij uit op 15,9 miljoen ton.

Alles bij elkaar gezien hebben ook de waterstanden het herstel in het vrachtvervoer een handje geholpen. Op de Rijn waren er in 2021 slechts weinig dagen waar het waterpeil kritisch werd. Een voorbeeld is de peilschaal bij Kaub aan de Middenrijn, waar het waterpeil in 2021 slechts tien dagen onder het kritische laagwaterniveau (Overeengekomen Lage Rivierstand) lag, terwijl dit in het 'laagwaterjaar' 2018 107 dagen waren. Als men de waterstandsgegevens voor de Donau analyseert, ziet men daarentegen een aantal laagwaterdagen in 2021 dat iets hoger ligt, ook als men de gehele periode van 2015 tot 2021 bekijkt.

Hoewel de waterstanden over het algemeen vrij gunstig waren, vielen de vaaromstandigheden aan het einde van het jaar (KW4 2021) slechter uit. De lagere waterstanden leidden tot hogere transportprijzen of vrachtprijzen in KW4 2021, met name voor droge lading die op de spotmarkt werd aangeboden. De vrachtprijzen voor vloeibare lading vielen de afgelopen twee jaar wat zwakker uit, waarbij alleen in KW4 2021 het plaatje er anders uitzag als gevolg van de lage waterstanden. De redenen hiervoor hangen samen met de lagere vraag naar vervoer van vloeibare goederen als gevolg van de Covid-19-pandemie.



Voor het vrachtvervoer wijzen de vooruitzichten in het algemeen op herstel in 2022-2024. Er zijn echter aanzienlijke risico's vanwege de Russische agressie in Oekraïne en de gevolgen daarvan voor de economie die het herstel zouden kunnen temperen. Deze economische gevolgen bestaan voornamelijk uit hogere grondstofprijzen en verstoringen van het aanbod. Het vervoer van graan zal ongetwijfeld gevolgen ondervinden van de oorlog in Oekraïne, aangezien dit conflict nu al tot ernstige knelpunten heeft geleid in de uitvoer van graan uit de regio rond de Zwarte Zee naar talrijke graanconsumerende markten. De consequentie daarvan is dat andere graanexporterende regio's belangrijker worden. Verwacht wordt dat de graanproducerende regio's in Frankrijk en het binnenvaartvervoer naar het achterland over de Franse waterwegen zullen profiteren van deze situatie. De zee-rivierhaven van Rouen is een belangrijke exporthub voor graan en binnenvaartschepen vervoeren het graan vanuit het achterland naar deze haven. Hier kan een opleving worden verwacht van de handelstromen tussen de haven van Rouen naar landen in Noord-Afrika, waar het binnenvaartvervoer van graan in Noord-Frankrijk dan ook van zal kunnen profiteren. Veel landen in Noord-Afrika zijn grote importeurs van graan en moeten de levering van graan zekerstellen.

In 2021 bedroeg het aantal geregistreerde schepen in de Rijnsoeverstaten meer dan 10.000 schepen. In de Donaulanden zijn dit er 3500, in de overige Europese landen 2300. De vraag naar nieuwbouw van schepen houdt aan. In 2021 werden er minder drogeladingschepen gebouwd, het aantal van 26 schepen in 2020 daalde met negen eenheden naar 18 in 2021. Aan de andere kant werden er vier nieuwe tankschepen meer gebouwd: 40 in 2019, 54 in 2020 en 58 in 2021. De meerderheid van deze nieuwe tankschepen is te vinden in de categorieën van 3000-4000 ton en 2000-3000 ton.

De werkgelegenheid in het vracht- en passagiersvervoer in de Europese binnenvaartsector toont een verandering in het patroon van 2019 tot 2020. De pandemie had met name voor het passagiersvervoer ernstige consequenties. Voor dit segment wordt een stijgende trend gemeld van 17.895 werknemers in 2010 naar 23.100 in 2019, terwijl de werkgelegenheid in 2020 enigszins daalde naar 21.023 tewerkgestelde personen. Daar staat tegenover dat het vrachtvervoer minder getroffen werd door de gevolgen van de coronacrisis. De werkgelegenheid is de afgelopen tien jaar vrijwel gelijk gebleven. Het aantal personen dat werkzaam is in het vrachtvervoer ligt bij 23.170, net iets meer dan in de passagiersvaart.

De maatregelen die werden getroffen vanwege de Covid-19-pandemie hebben het passagiersvervoer in 2020 en 2021 zwaar getroffen. Hoewel vastgesteld kan worden dat de cruiseschepen in 2021 hun activiteiten dankzij de versoepeling van de maatregelen weer konden hervatten, ligt het aantal passagiers in de cruisevaart op de Rijn nog steeds 55% onder het niveau van voor de pandemie in 2019.

Het aantal cruiseschepen dat de sluis bij Iffezheim aan de Rijn passeerde, nam toe van 534 in 2020 tot 1315 in 2021, hoewel dit cijfer nog ver achterblijft bij de 2929 passerende schepen in 2019. Voor de Donau en Moezel zijn de tendensen vergelijkbaar. Voor de Donau aan de Duits-Oostenrijkse grens steeg het aantal cruiseschepen dat de grens passeerde van 324 naar 1255, maar ook dit cijfer is aanzienlijk lager dan de 3668 schepen die in 2019 geteld werden. Voor de Moezel daalde het aantal van 1536 naar 469 tussen 2019 en 2020, maar in 2021 werden er weer 1000 passerende schepen geteld.

Ook al lijkt het inmiddels beter te gaan op de riviercruisemarkt, is de situatie voor de sector van het passagiersvervoer in 2022 gekenmerkt door veel onzekerheden die samenhangen met de aanhoudende oorlog in Oekraïne en de gestegen prijzen voor grondstoffen zoals staal, die gaan meewegen als het gaat om de bouw van nieuwe schepen.

Veel landen hebben in het voorjaar van 2022 hun grenzen voor reizigers weer geopend en er worden ook weer nieuwe orders geplaatst voor de bouw van riviercruiseschepen. De oorlog in Oekraïne veroorzaakt echter een zekere verstoring op de Europese markt voor riviercruises. Op de eerste plaats valt te verwachten dat de Beneden-Donau veel minder aantrekkelijk zal worden gevonden vanwege het potentiële risico om in de buurt van het oorlogsgebied te komen. De oorlog heeft ook tot gevolg dat er veel minder personeel uit Oekraïne beschikbaar is om in het segment van de riviercruises te werken. Tot slot komt daar nog bij dat de gestegen brandstofprijzen de kosten van een cruise zullen verhogen, wat eveneens het toerisme zal beïnvloeden.

## **PROTOCOL 8**

### **Schipperspatenten en bemanning**

#### **Uitzonderlijke maatregelen van de Centrale Commissie ter bevordering van de mobiliteit van het personeel in de binnenvaart**

##### **Besluit**

**(aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 11 april 2022)**

De Centrale Commissie,

voor de periode totdat het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) zal zijn goedgekeurd,

rekening houdend met de uitzonderlijke omstandigheden in verband met de toepassing met ingang van 18 januari 2022 van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad,

rekening houdend met de gevolgen van de toepassing van de bepalingen van de richtlijn voor het goed functioneren van de nationale overheidsdiensten, de bevoegde autoriteiten en de met handhaving belaste instanties met betrekking tot de afgifte en controle van certificaten voor de vaartuigen en het personeel die op de Rijn varen,

beseffend dat de ES-QIN de Centrale Commissie en de Europese Unie vandaag de dag al een gemeenschappelijke basis biedt voor de afgifte van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken op grond van grotendeels identieke eisen,

ernaar strevend op de Rijn de controle van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die na 17 januari 2022 worden afgegeven overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2397, te vergemakkelijken,

ernaar strevend om ook buiten de Rijn de controle te vergemakkelijken van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die na 17 januari 2022 overeenkomstig het RSP zijn afgegeven,

hopend dat de toegang tot de Europese Crew Database (ECDB) nu voor al haar lidstaten geregeld is,

geleid door de wens om het goede functioneren van de Rijnvaart te blijven garanderen zonder de veiligheid en vlotheid van het verkeer in het geding te brengen,

I

verzoekt haar lidstaten,

1. al het mogelijke in het werk te stellen om de herziening van het RSP spoedig af te ronden met als doel voor de afgifte van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken eisen vast te leggen die in overeenstemming zijn met Richtlijn (EU) 2017/2397,
2. het overleg in het kader van CESNI te intensiveren om te bepalen welke andere mogelijkheden er zijn voor de reeds bestaande, op grond van het geldende RSP afgegeven kwalificatiecertificaten, alsmede de mobiliteit van de bemanning te vergemakkelijken en voor andere gebieden in Europa vergelijkbare maatregelen te treffen;

II

verzoekt haar lidstaten om contact op te nemen met hun politiediensten om maatregelen te treffen die tot doel hebben,

1. het personeel dat op de Rijn vaart niet te beboeten wanneer tijdens een controle door deze politieautoriteiten kwalificatiecertificaten van de Unie, dienstboekjes en vaartijdenboeken overgelegd worden die overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2397 werden afgegeven,
2. het personeel dat buiten de Rijn vaart niet te beboeten wanneer tijdens een controle door deze politieautoriteiten kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken overgelegd worden die na 17 januari 2022 en overeenkomstig het op 17 januari 2022 geldende RSP zijn afgegeven,

III

verzoekt haar lidstaten die tevens lid zijn van de Europese Unie,

na afronding van de herziening de ontwerp tekst van het nieuwe RSP voor te leggen aan de Europese Commissie in het kader van de coördinatieprocedure krachtens artikel 218, negende lid, VWEU;

regelmatig verslag uit te brengen over de maatregelen die zij hebben genomen om Richtlijn (EU) 2017/2397 om te zetten.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking. Het blijft van kracht tot de inwerkingtreding van het nieuwe RSP of tot 30 september 2022 indien het nieuwe RSP niet voor deze datum is goedgekeurd. Indien nodig zal overgegaan kunnen worden tot een verlenging van het besluit na 30 september 2022.

## **PROTOCOL 9**

### **Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 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)**

1. De eigenaar van een vaartuig, of zijn vertegenwoordiger, die een onderzoek wenst aan te vragen, moet overeenkomstig artikel 2.02 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) deze aanvraag indienen volgens bijlage A. Deze bijlage bevat het model voor de aanvraag van een onderzoek.
2. De Centrale Commissie heeft het zinvol gevonden om, zoals is voorgesteld door de Duitse delegatie, dit model voor de aanvraag van een onderzoek aan te vullen met informatie over de persoonsgegevensbescherming overeenkomstig de bepalingen die in de lidstaten van de CCR van kracht zijn. Het model wordt hiertoe aangevuld met een specifiek veld, dat echter geen concrete tekst voorziet, die afhankelijk is van de toepasselijke nationale bepalingen.
3. 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 wijzigingen geacht zijn te beantwoorden**

Deze wijzigingen hebben tot doel het werk van de Commissies van Deskundigen te vereenvoudigen door hen toe te staan een tekst met informatie over de persoonsgegevensbescherming krachtens de toepasselijke nationale bepalingen op te nemen in het aanvraagformulier voor een onderzoek.

Aangezien de naam van het classificatiebureau DNV GL is gewijzigd in DNV en dit classificatiebureau wordt erkend door de vijf lidstaten van de CCR, is bovendien een correctie aangebracht in de begripsbepaling van artikel 1.01, lid 24.

### **Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen**

Een andere mogelijkheid is de vervanging van het specifieke open veld in het model voor de aanvraag van een onderzoek door een standaardtekst. Dit zou echter geen rekening houden met de verschillende toepasselijke nationale bepalingen en kunnen leiden tot rechtsonzekerheid.

### **Gevolgen van de wijzigingen**

De wijziging heeft geen directe gevolgen voor het scheepvaartbedrijfsleven, afgezien van een betere informatie over de rechten in verband met de persoonsgegevensbescherming in het kader van een aanvraag van een certificaat van onderzoek.

De Commissies van Deskundigen worden op deze wijze in staat gesteld tegemoet te komen aan de nationale bepalingen betreffende de persoonsgegevensbescherming, waarbij de aanvullende administratieve kosten beperkt blijven.

### **Consequenties als de wijzigingen worden verworpen**

Het is mogelijk van deze wijzigingen af te zien, maar dit zou tot rechtsonzekerheid en mogelijke uiteenlopende praktijken tussen de Commissies van Deskundigen leiden.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

gelet op haar wens de praktijken van de Commissies van Deskundigen te harmoniseren,

gehecht aan de naleving van de regels inzake persoonsgegevensbescherming,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 1.01, lid 24, en bijlage A van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 juni 2023.

## **Bijlage**

**Bijlage bij het protocol 10**

**Reglement Onderzoek schepen op de Rijn**

1. *Artikel 1.01, lid 24, komt als volgt te luiden:*

'24. “erkend classificatiebureau”: een classificatiebureau dat is erkend door alle Rijnsoeverstaten en België, te weten: DNV, Bureau Veritas (BV) en Lloyd’s Register (LR);’.

2. *Aan bijlage A wordt na de puntjes in punt 21 als volgt een omkaderd veld toegevoegd:*

Veld voor aanwijzingen van de bevoegde autoriteit op het gebied van de gegevensbescherming.

### **PROTOCOL 11**

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

Geen besluit.

### **PROTOCOL 12**

#### **Geautomatiseerd varen**

Geen besluit.

### **PROTOCOL 13**

#### **Bouw van een onttrekkingsconstructie voor de watertoevoer naar een rietland in Beinheim aan de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 336,15**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming, verleend op grond van de bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46, van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende de bouw van een onttrekkingsconstructie voor de watertoevoer naar een rietland in Beinheim bij Rijnkilometer 336,15 aan de linkeroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

#### **Bijlage**

**Bouw van een onttrekkingsconstructie voor de watertoevoer naar een rietland in Beinheim aan de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 336,15**

**1. Aard van het project**

De gemeente Beinheim wenst een ecologisch waardevol gebied van het type rietland te ontwikkelen, dat ruimte zal geven aan de diversificatie van de fauna, flora en natuurlijke habitats. Het project bestaat uit de bouw van een onttrekkingsconstructie om dit toekomstige rietland te voorzien van water en de ecologische werking te optimaliseren door de watercirculatie te bevorderen. De maximale toevoer zal 8 m<sup>3</sup>/s bedragen tijdens de hoogwaterperiodes.

**2. Plaats**

Het project wordt gerealiseerd in de gemeente Beinheim, aan de linkeroever van de vrij stromende Rijn, iets meer dan 2 km stroomafwaarts van de stuw van Iffezheim.

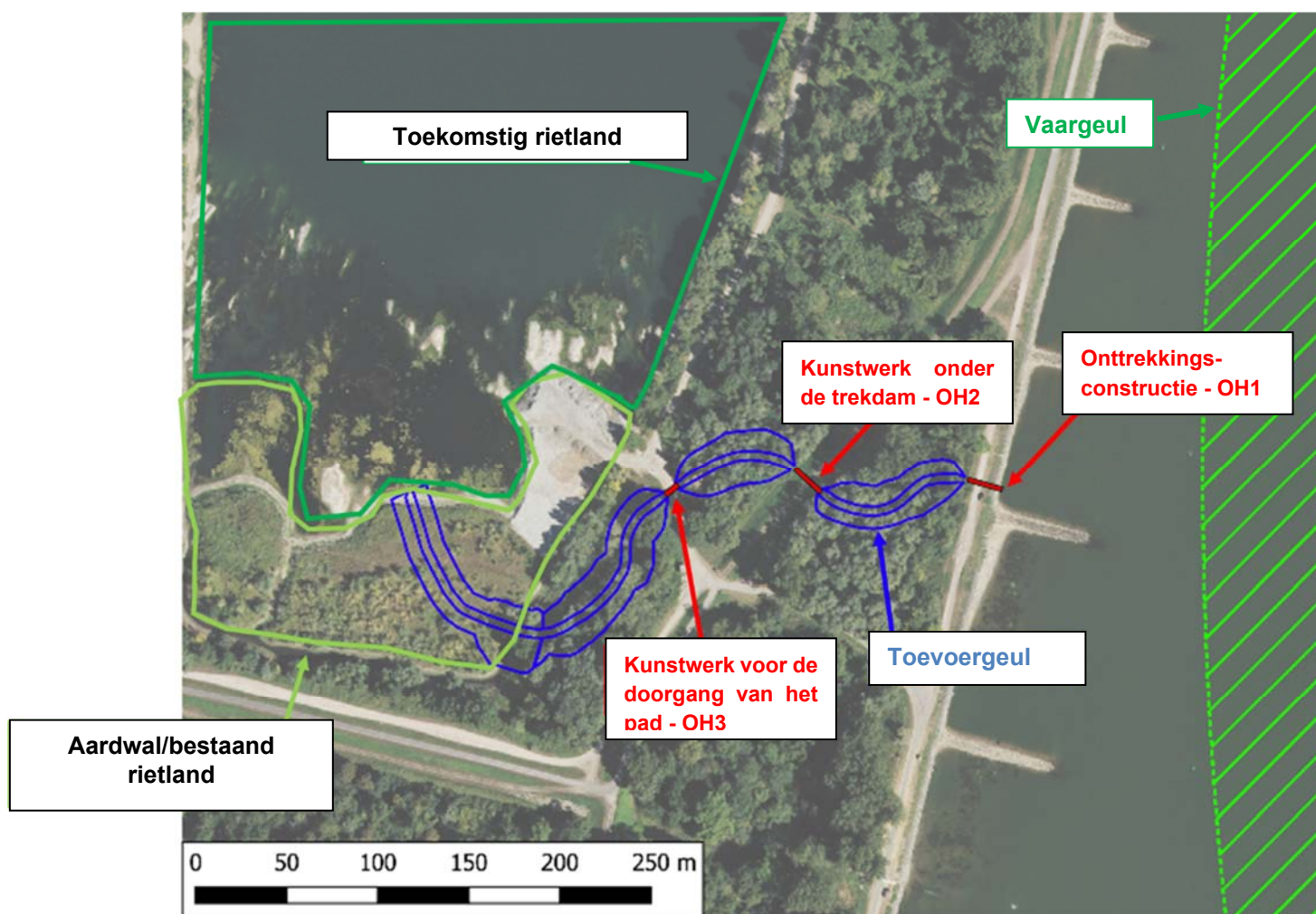
Het toekomstige rietland ligt in een grindgroeve, die stroomafwaarts in verbinding staat met de Rijn. Het waterpeil in de groeve wordt dus bepaald door de waterstand in de Rijn.

De installatie is gepland bij Rijnkilometer 336,15.



Afbeelding 1: Algemene ligging van het project





Afbeelding 2: Beschrijving en ligging van de geplande wateronttrekking

### 3. Algemene kenmerken en werking

De hoogte van de onttrekkingsconstructie is zodanig bepaald dat het rietland van water wordt voorzien zodra de afvoer van de Rijn meer dan 445 m<sup>3</sup>/s bedraagt.

Het maximale debiet dat door de onttrekkingsconstructie kan stromen is iets meer dan 8 m<sup>3</sup>/s.

De volgende tabel geeft een overzicht van de toevoervolumes afhankelijk van de afvoer van de Rijn:

Afvoer van de Rijn (m <sup>3</sup> /s)	Debiet in de onttrekkingsconstructie (m <sup>3</sup> /s)
510	0,33
570	0,75
800	3,4
1 210	7
2 000	8
2 500	8
2 800	8,1

#### **4. Korte beschrijving van de werkzaamheden in de rivier**

Gezien de nabijheid van de Rijn, de grondwaterontsluiting en de diepte van de onttrekkingsconstructie, wordt het volgende algemene bouwverloop aangehouden:

1. Verwijderen van de top laag
2. Heien van een waterdichte damwandkuip, die zal dienen als verloren bekisting
3. Grondwerk in de damwandkuip en afpompen van de grondwaterspiegel
4. Bouw van de wanden, afvoerput, bodem van de uitgraving en steenbestorting
5. Inkorten van de bovenkant van de damwandprofielen
6. Opvullen/verdichten en aanbrengen van steenbestorting voor de stabiliteit
7. Herstel.

De bouw van de onttrekkingsconstructie in de oever vereist geen ingrepen vanaf de Rijn. Alle werkzaamheden (kraaninzet, graafwerk, damwandprofielen enz.) worden vanaf de oever uitgevoerd. Er wordt geen gebruik gemaakt van een bak of ponton op de Rijn.

Geen enkele bouw fase veroorzaakt dwarsstroming.

De bouw fasen maken onderwerp van een bericht aan de scheepvaart uit.

De scheepvaart wordt niet onderbroken of anderszins gehinderd door de werkzaamheden.

#### **5. Hydraulische modellering en gevolgen voor de scheepvaart**

De hydraulische uitstroom is rekenkundig gemodelleerd om te waarborgen dat de gebouwde onttrekkingsconstructie geen invloed heeft op de vaargeul. De conclusies zijn de volgende:

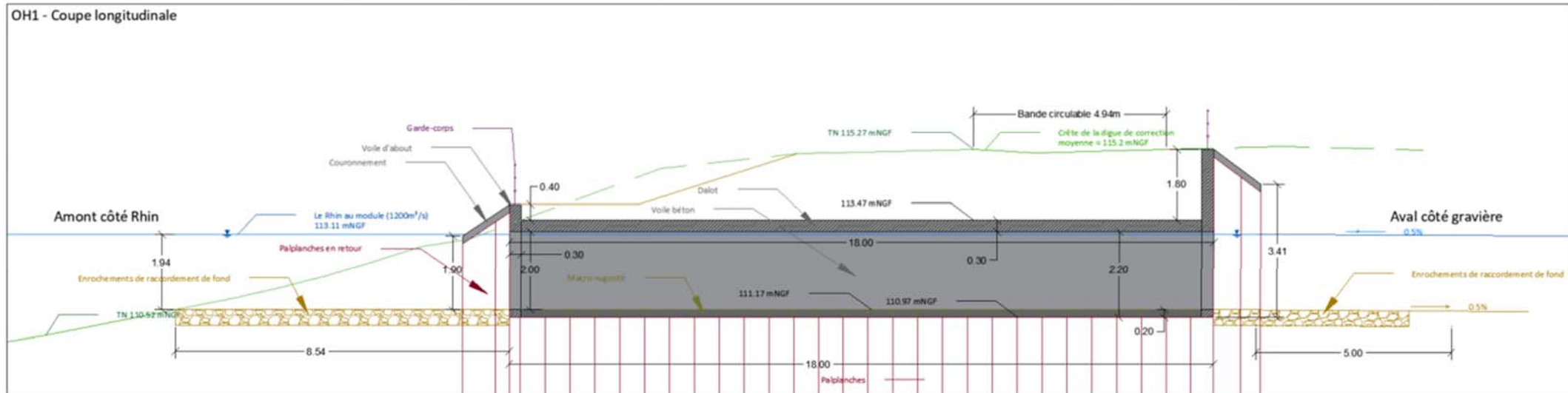
- Bij de onttrekkingsconstructie wordt een maximale lokale stroming van 0,7 m/s verwacht,
- De stroomsnelheid neemt af tot 0,1 m/s op een afstand van 4 m van de onttrekkingsconstructie.

De onttrekkingsconstructie bevindt zich op een afstand van ongeveer 100 meter van de vaargeul. De stroming die wordt veroorzaakt door de onttrekkingsconstructie ligt dan ook aanzienlijk onder de maximaal toegestane drempelwaarde van 0,3 m/s die in de minimumeisen (Besluit 2012-I-13) is voorgeschreven en elke verstoring van de stroomsnelheden in de vaargeul wordt uitgesloten.

De hydraulische modellering toont ook aan dat

- Het effect op de waterstand van de Rijn niet meer dan 1 cm bedraagt in de onmiddellijke nabijheid van de onttrekkingsconstructie (trechtereffect) en niet waarneembaar is op meer dan 3 meter van het onttrekkingspunt,
- Geen enkele verstoring optreedt bij de terugvoer uit de grindgroeve, ongeveer 3 kilometer stroomafwaarts van het onttrekkingspunt, zowel wat de dwarsstroming als wat de waterhoogte betreft.

**Doorsnede van de onttrekkingsconstructie:**



**Legende:**

OH1 – Coupe longitudinale  
Amont côté Rhin

Enrochement de raccordement de fond  
Le Rhin au module (1200 m<sup>3</sup>/s) 113,11 mNGF  
Garde-corps  
Voile d'about  
Couronnement  
Palplanches en retour

OH1 – Lengtedoorsnede  
Stroomopwaarts aan de kant van de Rijn  
Steenbestorting voor de bodemaansluiting  
Rijn bij de module (1200 m<sup>3</sup>/s) 113,11 mNGF  
Reling  
Kopwand  
Kroonbalk  
Uitstekende damwandprofielen

Bande circulaire 4,94 m  
Crête de la digue de correction moyenne = 115,2 mNGF  
Dalot  
Voile béton  
Macro-rugosité  
Palplanches  
Aval côté gravière  
Verkeersstrook 4,94 m  
Gemiddelde damkruin (correctie) = 115,2 mNGF  
Afvoerput  
Betonnen wand  
Macroruwheid  
Damwandprofielen  
Stroomafwaarts aan de kant van de grindgroeve

## **PROTOCOL 14**

### **Aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau bij Rijnkilometer 256,700**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en Milieu betreffende de aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau bij Rijnkilometer 256,700 aan de linkeroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

#### **Bijlage**

## Bijlage bij het protocol 14

### Aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau bij Rijnkilometer 256,700

#### Samenvatting

EDF Hydro Est, de concessiehouder van de waterkrachtcentrale van Rhinau, plant de aanleg van een vispassage bij de centrale van Rhinau met gebruik van de financiële middelen die beschikbaar zijn gekomen in het kader van het Franse herstelplan Plan France Relance en het Europese herstelplan Next Generation EU.

Dit nieuwe project vervangt het project dat in 2017 is goedgekeurd door de CCR (Besluit 2017-I-21), waarvan het ontwerp is aangepast. De vissen worden zodra zij de vispassage zijn binnengezwommen stroomopwaarts van de centrale van Rhinau geleid en niet langer bijeengebracht om later per schip verplaatst te worden. Het is dus niet langer nodig een wachtplaats te voorzien voor het schip dat de vissen stroomopwaarts moet vervoeren en ook de onttrekkingsconstructie met een pompstation aan de oever van de benedenstroomse voorhaven van de sluis is overbodig geworden.

Het nieuwe project voorziet echter de bouw van een inlaatconstructie voor de terugvoer van het zeefwater aan de linkeroever van de benedenstroomse voorhaven van de sluisen van Rhinau.

#### 1. Soort bouwwerk

Het project bestaat uit de bouw van een civieltechnische constructie (damwanden, grondwerken, betonnering) voor de afvoer van het zeefwater van de centrale.

#### 2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Het project wordt gerealiseerd in de gemeente Diebolsheim, aan de linkeroever van de benedenstroomse voorhaven van de sluisen van Rhinau.

Het project komt volledig tot stand binnen het toegewezen gebied van de hydro-elektrische concessie van EDF in Rhinau.

#### 3. Rijnkilometer

De constructie is gepland bij Rijnkilometer 256,700.

#### A. Algemene beschrijving

#### 4. Breedte van het vaarwater: 116 m op niveau 160 m NN

#### 5. Breedte van de vaargeul: 100 m

#### 6. Algemene kenmerken en werking:

De werkzaamheden bestaan uit de plaatsing van inlaten onder het waterpeil voor de terugvoer van het zeefwater van de centrale. Deze inlaten worden op 4,7 meter van de rand van de vaargeul geplaatst. De turbulenties die worden veroorzaakt door het teruggevoerde water worden afgeleid naar een specifiek hiervoor ingerichte zone (zie de tekening) en zijn in de vaargeul niet meer waarneembaar.

De teruggevoerde watervolumes zijn gering en hebben geen gevolgen voor het waterpeil van de Rijn ter hoogte van het stuwcomplex van Gerstheim.

Van deze constructie zal slechts af en toe gebruik worden gemaakt tijdens de fasen dat het spoelwater van de waterkrachtcentrale gezeefd moet worden, dat wil zeggen ten hoogste enkele uren per week.

**7. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater:**

Geen enkele constructie valt binnen de vaargeul, de constructie ligt op 4,7 meter van de vaargeul.

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

De constructie voor de terugvoer van het zeefwater heeft een uitmonding die op 240 meter benedenstrooms van de sluizen wordt voorzien.

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

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

De constructie wordt op geen enkel punt boven in de vaargeul aangebracht.

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

Niet van toepassing (156,50 m NN, buiten de vaargeul)

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

Niet van toepassing (159 m NN, buiten de vaargeul)

**12. MHW (m, hoogterefereentiesysteem): 161,15 m NN**

**13. Doorvaarthoogte bij [MHW]:**

Bedding van de benedenstroomse voorhaven op 154,00 m NN (gegevens van de dieptemeting in 2016), dus 7,15 m.

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

De breedte van de vaargeul (100 m) wordt niet beperkt door de constructie voor de terugvoer van het water (zowel na de oplevering als tijdens de bouwfase).

**C. Inachtneming van de radarvaart**

**15. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut:**

Civieltechnisch bouwwerk van gewapend beton, zonder blootliggende metalen onderdelen: geen storingen door radarecho's verwacht.

**16. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's: Niet van toepassing**

**17. Geplande constructievorm van het bouwwerk: Niet van toepassing**

**18. Gepland constructiemateriaal:**

Waterkering van damwanden, met een hoogte die gelijk is aan die van de bestaande dekplaten, uitgevoerd vanaf de oever. Onderwaterbeton voor de bodemplaat en de zijwanden van het bouwwerk.

## D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

### 19. Wijze van uitvoering van de bouwplaats:

De werkzaamheden worden verricht vanaf de oever. De bouwfases zijn de volgende:

- Inkorten van de dekplaten voor de plaatsing van de damwand.
- Plaatsing van een damwand op 4 meter van de vaargeul om de constructie voor de terugvoer van het water af te schermen en om het graafwerk te kunnen verrichten, gevolgd door het aanbrengen van het onderwaterbeton voor de bodemplaat.
- Inkorten van de damwanden tot op de hoogte van de bestaande dekplaten zodra de werkzaamheden zijn voltooid.
- Geen enkele fase van de werkzaamheden zal hinder in de vaargeul veroorzaken.

### 20. Periode van de uitvoering:

De periode van uitvoering is gepland van september 2022 tot januari 2023.

### 21. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:

De werkzaamheden veroorzaken geen enkele beperking van de scheepvaart.

De duur van de werkzaamheden wordt aangegeven in een bericht aan de scheepvaart.

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

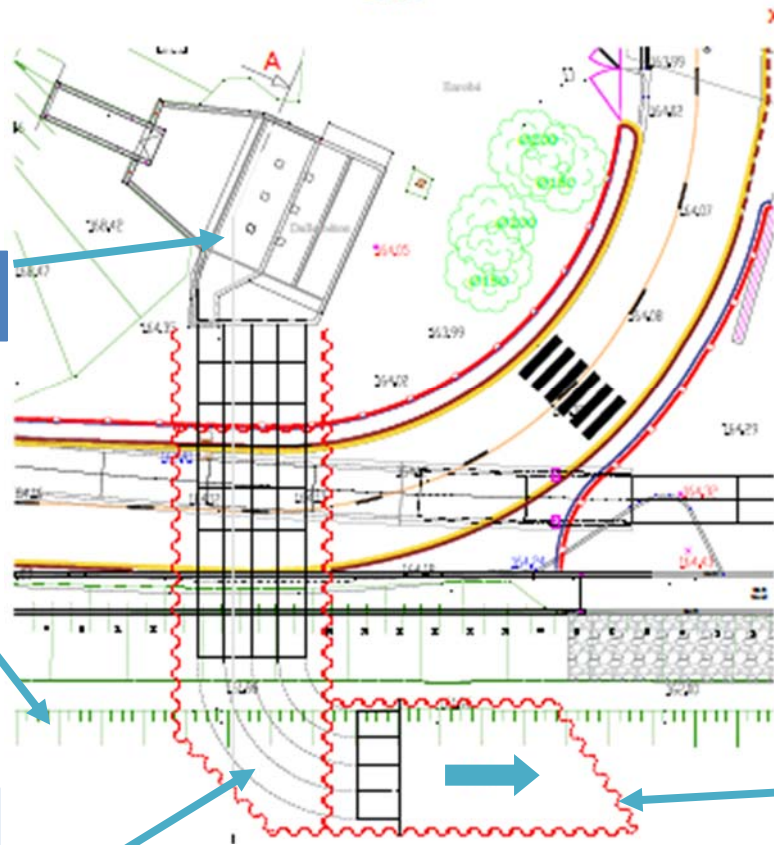
De werkzaamheden veroorzaken naar verwachting geen enkele stremming.

## E. Bovenaanzicht



### PLAN DE MASSE

sch: 1:1000\*



Put voor het  
zeefafval

Linkeroever van  
de beneden-  
stroomse  
voorhaven

Constructie voor  
de terugvoer van  
het zeefwater

Afleiding van de  
turbulenties



## **PROTOCOL 15**

### **Sloop van de Merwedeburg bij Rijnkilometer 956,680**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de sloop van de Merwedeburg bij Gorinchem, bij Rijnkilometer 956,680, 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 worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

#### **Bijlage**

## Bijlage bij het protocol 15

### Controlelijst voor nieuwbouw en onderhoud van bruggen over de Rijn

#### 1. Soort brug

Het bouwwerk betreft een bestaande brug waarvan de hoofdo overspanning over het vaarwater is uitgevoerd als stalen boogbrug met één pijler in de vaargeul. De bijgevoegde tekening toont de bestaande stalen boogbrug.

#### 2. Dichtstbijzijnde plaats / stad

Gorinchem

#### 3. Rijnkilometer

956,68

#### 4. Soort bouwwerkzaamheden

Ten behoeve van de bouw van één van de twee nieuwe oeververbindingen dient de bestaande brug verwijderd te worden. De tweede nieuwe brug komt op dezelfde positie te liggen als de huidige bestaande brug.

De CCR heeft tijdens de najaarszitting van 2017 (2017-II-23) kennisgenomen en ingestemd met de bouw van twee nieuwe bruggen over de Merwede bij Gorinchem (Rijnkilometer 956,680). Nadat de eerste van de twee nieuwe bruggen is gebouwd en in gebruik genomen, moet de huidige brug gesloopt worden om ruimte te creëren voor de bouw van de tweede oeververbinding.

Deze controlelijst richt zich op de sloop van de bestaande brug. Om die reden zijn een aantal onderdelen van de controlelijst niet van toepassing. Bij deze onderdelen wordt dit telkens aangegeven door middel van de afkorting 'n.v.t.'

#### A. Algemene beschrijving

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

De breedte van het vaarwater buiten het gebied van het bouwwerk bedraagt circa 380 m. Dit is de breedte tussen de kop van de kribben aan de zuidzijde en de oever aan de noordzijde haaks op de rivier-as (normaalbreedte).

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

De normaalbreedte ter plaatse bedraagt ca. 250 m.

#### 7. Aantal pijlers in het vaarwater

In het vaarwater staan drie pijlers. Aan de noordzijde een pijler ten behoeve van het beweegbaar deel van de brug. In het midden van de vaargeul een pijler ten behoeve van de twee hoofdo overspanningen. Aan de zuidzijde een pijler buiten de vaargeul ten behoeve van de hoofdo overspanning.

#### 8. Aantal pijlers in de vaargeul

In de vaargeul staat één pijler.

**9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen**

De huidige brug heeft twee vrije doorvaartopeningen van elk 150 meter breed. Daarnaast is er een 30 meter brede doorvaartopening onder het beweegbare deel van de brug.

**10. Breedte van de brugoverspanning**

De breedte van de huidige overspanning is 26 meter.

**11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts / stroomafwaarts)**

Stroomopwaarts: Martinus Nijhoffbrug in de A2 over de Waal nabij Zaltbommel op 22,96 km.

Stroomafwaarts: Ten tijde van de sloop van de huidige brug ligt de eerste nieuwe oeververbinding op 14,50 m meter ten westen van de te verwijderen brug.

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

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

n.v.t.

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

n.v.t.

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

n.v.t.

**15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)**

Het maatgevend hoogwater (MHW) bedraagt ter plaatse 4,40 m +NAP.

**16. Doorvaarthoogte bij MHW**

n.v.t.

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

n.v.t.

**C. Inachtneming van de radarvaart**

**18. Beoordeling door een expert / autoriteit / instituut**

n.v.t.

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

n.v.t.

**20. Geplande constructievorm van de brug**

n.v.t.

**21. Gepland constructiemateriaal**

n.v.t.

**D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden**

**22. Soort brugmontage**

De werkwijze is afhankelijk van het verdere ontwerp van het sloopplan. De meest waarschijnlijke werkwijze is dat de twee boogoverspanningen afzonderlijk van elkaar worden opgetild en door middel van pontons uitgevaren.

**23. Periode van uitvoering**

De sloopwerkzaamheden vinden plaats tussen 2025 en 2029.

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

Tijdens voorbereidende werkzaamheden kan er (beperkte) hinder voor de scheepvaart ontstaan. Gedurende deze periode zijn er telkens twee doorvaartopeningen met elk een minimale breedte van 74,20 meter beschikbaar en worden passende maatregelen genomen om het scheepvaartverkeer zoveel als mogelijk vlot en veilig te laten passeren. Eventuele hinder wordt tijdig gecommuniceerd en indien noodzakelijk in overleg met de vaarwegbeheerder dient de opdrachtnemer lokale verkeersbegeleiding in te zetten.

Op momenten dat een boogoverspanning wordt opgetild en uitgevaren is er geen veilige passage van het scheepvaartverkeer mogelijk. De vaarweg zal voor deze werkzaamheden voor alle verkeer worden gestremd. Er is lokale verkeersbegeleiding ingesteld.

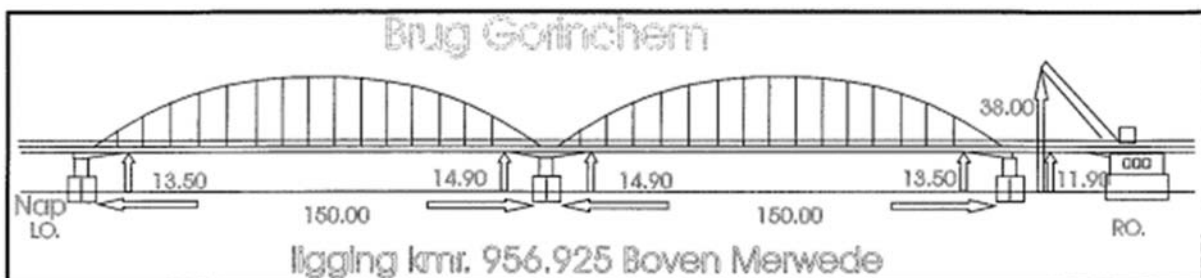
**25. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart**

Voor het verwijderen van de gehele brug wordt in totaal een stremming van 24 uren noodzakelijk geacht.

Deze stremmingsduur kan verdeeld worden over meerdere periodes, waarbij in ieder geval voor het verwijderen van beide boogdelen een volledige stremming wordt ingesteld. Er kan bijvoorbeeld gekozen worden per boogdeel voor een tijdvenster van 12 uren stremming.

**E. Tekeningen**

**26. Overzichtstekening**



Bestaande (te slopen) brug



*Toekomstige situatie*

## 27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk

n.v.t.

## PROTOCOL 16

### 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 2021 (2021-I-20)

#### 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

### **Controle van de tussen Duitsland en Frankrijk bij verdrag overeengekomen waterstand bij Iffezheim voor 2021, ter overlegging aan de CCR**

Het jaar 2021 werd in hydrologisch opzicht gekenmerkt door twee gebeurtenissen. Eind januari en begin februari heeft zich een hoogwatersituatie voorgedaan met twee ongewoon lang aanhoudende pieken (een eerste piek op 30 januari 2021:  $W = 566$  cm,  $Q = 3.800$  m<sup>3</sup>/s; een tweede piek op 4 februari 2021:  $W = 542$  cm,  $Q = 3.670$  m<sup>3</sup>/s) met afvoerwaarden rond 3.800 m<sup>3</sup>/s. Deze gebeurtenis werd veroorzaakt door uitzonderlijk hoge temperaturen, die tot voortijdig smelten van eerder gevallen sneeuwmassa's hebben geleid, met name in het Zwarte Woud, in combinatie met hevige regenval. In de daaropvolgende drie maanden lagen de waterstanden rond de gemiddelde waarde, terwijl in de maanden mei en juni waterstanden van rond 0,5 m tot 1,5 m boven de gemiddelde waterstand (GW) werden bereikt.

Medio juli deed zich opnieuw een hoogwatersituatie voor, met een piekafvoer van 3.920 m<sup>3</sup>/s die werd bereikt op 17 juli 2021. In de daaropvolgende maanden daalden de waterstanden gestaag tot ongeveer de gemiddelde laagste waterstand (GLW), met een stagnering tussen september en begin december rond 125 cm. Vervolgens werden medio december kort opnieuw waterstanden boven de GW bereikt (namelijk op 5 december 2021:  $W = 329$  cm,  $Q = 1.640$  m<sup>3</sup>/s). Gedurende de rest van het jaar zakten de waterstanden weer rond het niveau van de GLW om uiteindelijk te stijgen tot iets onder 430 cm bij 2.340 m<sup>3</sup>/s aan het einde van het jaar. Een uitgesproken laagwaterperiode deed zich niet voor. In de maanden oktober en november daalden de waterstanden tijdelijk tot onder de verdragswaterstand van 111,058 m boven NHN (normale hoogte nul) (HS 170), wat overeenkomt met een waterstand van 104 cm boven het nulpunt van de peilschaal (PNP) bij Iffezheim.

De volgende statistische gegevens zijn van belang voor het kalenderjaar 2021 met betrekking tot de peilschaal Iffezheim:

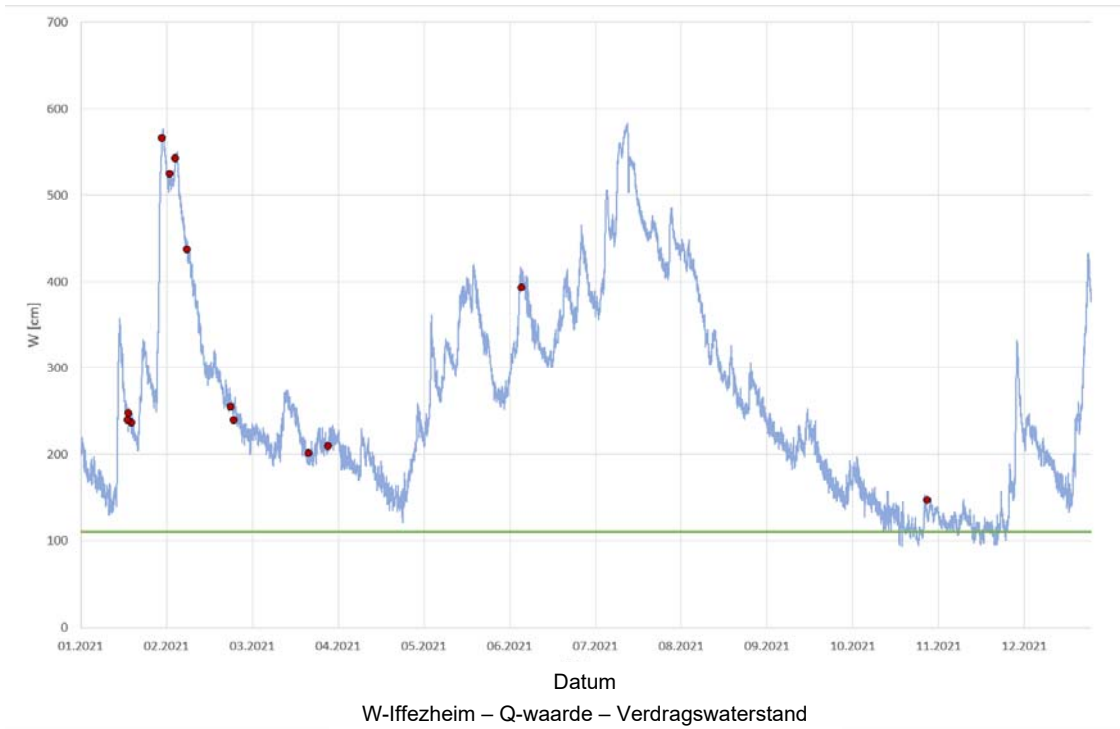
$LLW_{KJ2021} = 94$  cm op 24 oktober 2021 (laagst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

$LLW_{KJ2021} = 101$  cm op 30 oktober 2021 (kleinste daggemiddelde met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

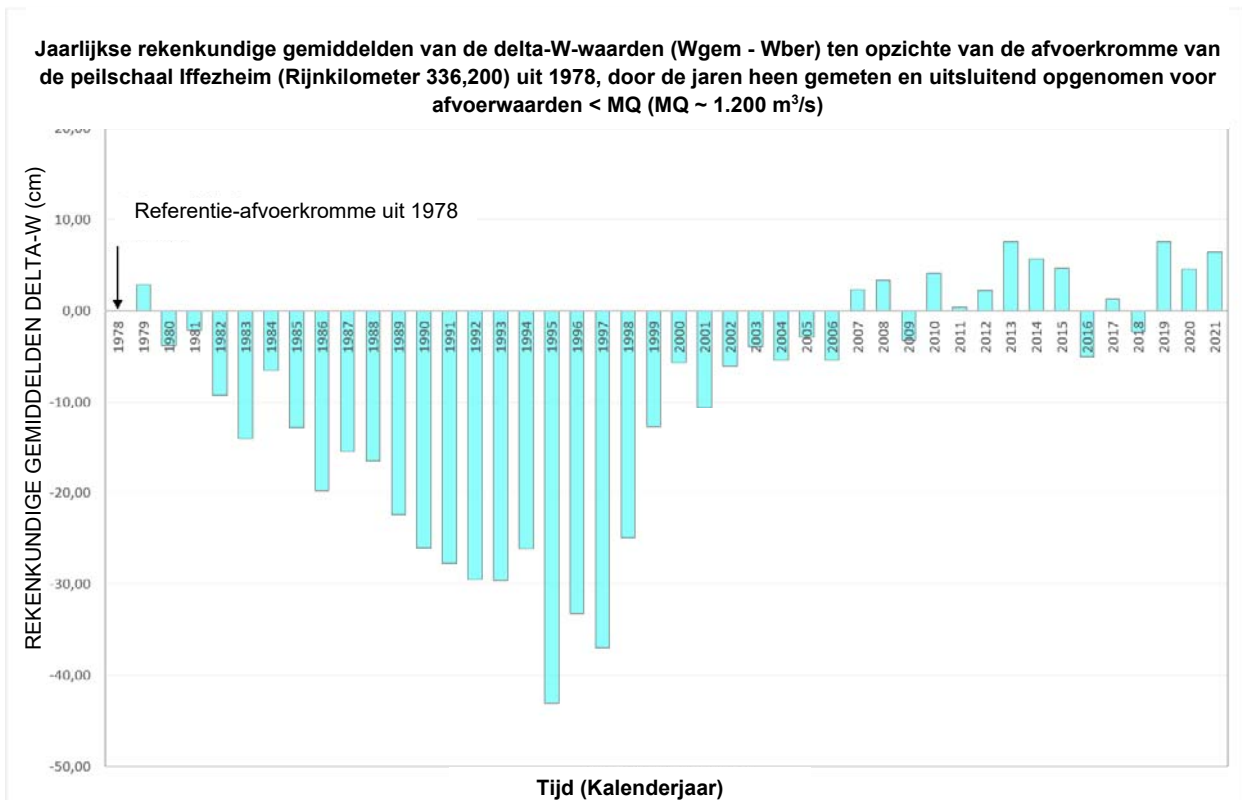
$GW_{KJ2021} = 263$  cm (ter vergelijking de GW in 2012/2021 (KJ): 246 cm),

$HHW_{KJ2021} = 583$  cm op 17 juli 2021 (hoogst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de hoogste hoogwaterstand of HHW).

De totale afvoer bedroeg in het kalenderjaar (KJ) 2021 ongeveer 41,9 miljard m<sup>3</sup>, tegen een gemiddelde van 37,9 miljard m<sup>3</sup> in de afgelopen 10 jaar (2012/2021).



In 2021 werden bij de peilschaal Iffezheim (Rijnkilometer 336,2) een totaal van 13 afvoermetingen uitgevoerd. Hiervan lagen 7 meetresultaten onder 1.200 m<sup>3</sup>/s. De 13 meetresultaten lagen tussen 728 en 3.847 m<sup>3</sup>/s. De metingen werden tussen 18 januari en 2 november 2021 uitgevoerd.



Alle afvoerwaarden < 1.200 m<sup>3</sup>/s (< ca. 250 cm aan de peilschaal) werden gemeten in de maanden januari, februari, maart en november. Het rekenkundige gemiddelde van de delta-W-waarden ( $W_{gem} - W_{ber}$ ) van deze metingen ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal Iffezheim uit 1978 (referentie-afvoerkromme) heeft voor het jaar 2021 **+ 6,43 cm** bedragen.



## **PROTOCOL 17**

### **Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2021-I-21)**

#### **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**

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn in 2021 - 2022**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling bij Iffezheim	336,00 – 338,00	In uitvoering Sediment/grind wordt afhankelijk van de afvoer van de Rijn bijgestort. In 2021 bedroeg de aangevulde hoeveelheid 155.700 m <sup>3</sup> In 2022 zal de aangevulde hoeveelheid naar schatting 185.000 m <sup>3</sup> bedragen.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,00 – 352,00	In uitvoering Doel: verhinderen van verdere bodemerosie, stabilisatie van de bodem. In 2021 werd 1.850 m <sup>3</sup> waterbouwsteen gestort ter hoogte van Rijn-km 336,15 tot Rijn-km 352,07. Volgens de planning wordt in 2022 ca. 5.000 m <sup>3</sup> bodemstabiliseringsmateriaal gestort.	Geen
3	Aanleg van een ligplaats bij Mannheim	430,07 – 430,63	Begin: mei 2020 Einde: februari 2021 Ligplaats met dukdalven en autoafzetplaats	Voorkomen van zuiging en golflslag
4	Uitbreiding van de ligplaats bij Mannheim	428,93 – 429,42	Begin: januari 2022 Einde: juni 2022 Ligplaats met dukdalven	Voorkomen van zuiging en golflslag
5	Baggerproef in rotsgesteente	551,50 – 553,00 en 541,00 – 542,00	Uitvoering in mei/juni 2022	Geen
6	Aanvullende maatregel met betrekking tot de bodemstabilisatie 'Bockum-Krefeld'	757,70 – 763,60	Planningsfase; begin van de bouwwerkzaamheden in mei 2022	Waarschuwing, voorzichtigheid betrachten in de werkzone
7	Sedimentaanvulling 'middenloop Duitse Nederrijn', fase 5	753,00 – 759,70 en 759,70 – 763,50	Bouwwerkzaamheden voorzien vanaf maart 2022	Geen
8	Sedimentaanvulling 'bedenloop Duitse Nederrijn', fase 3	808,00 – 858,00	Gunningsfase; begin van de bouwwerkzaamheden in de zomer van 2022	Geen

## **PROTOCOL 18**

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

#### **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 voorschriften van tijdelijke aard.

#### **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	*)	Voorziede 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
2017-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR - Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord (art. 1.10) en marifoon (art. 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019		5.12.2017
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		16.8.2019
2019-II-16	Definitieve wijzigingen van het RPR (inhoudsopgave, art. 1.10, 1.10a, 1.11, bijlage 13) en van het ROSR (art. 2.13, lid 1) inzake de actualisering van de lijst van documenten die aan boord moeten worden bewaard	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Definitieve wijzigingen van het RPR met het oog op de harmonisatie van de terminologie met betrekking tot de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg"	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (art. 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR – meldplicht (art. 1.10a, lid 1, 2.01, lid 1, onderdeel c en lid 3, 2.05, lid 1, 12.01)	I	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021
2020-I-13	Definitieve wijzigingen van het RPR – vermindering van verdrinkingsgevallen (art. 1.08, 7.01)	I	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-I-14	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.22a van het RPR (art. 4.07)	O	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021

\*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking treden

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
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			1.1.2022
2021-I-10	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13)	I	1.6.2022	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-11	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om dit reglement in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten ES-RIS 2021/1 en te verwijzen naar de eerste editie van deze standaard (artikelen 1.01, 4.07, 12.01 en bijlage 11)	I	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-12	Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard - Nieuwe editie van de Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (artikel 4.07, derde lid)	I	25.4.2022	1.3.2022			1.7.2022
2021-II-14	Definitieve wijziging van het RPR - Vaststelling van de alcoholgrenswaarde voor alle dienstdoende leden van de minimumbemanning (artikel 1.03, vierde lid, van het RPR)	I	1.12.2022				1.12.2022
2021-II-15	Definitieve wijzigingen van artikel 3.02 van het RPR ter verbetering van de coherentie met betrekking tot de lichten	I	1.12.2022				1.12.2022
2021-II-16	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (bijlage 13, lid 6.5)	I	1.6.2022				1.7.2022
2021-II-17	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (artikel 4.07, vijfde lid)	I	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022

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

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

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking- treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitieve wijziging van het ROSR - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het ROSR, art. 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022					1.1.2022

\*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking treden

### 3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (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-Rijnoeverstaten 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 / Verrijking van de bekwaamheid "volmatroos" Wijziging van art. 3.02, lid 5, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Elektronische publicatie van de afgeevende autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
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	**)

\*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking treden

\*\* ) Niet van toepassing

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
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				1.1.2022



**4.1 Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**  
(Besluit 2016-I-6)

**D5 Als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs**

**II – Vaarbevoegdheidsbewijs van derde landen**

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
HU	Vaarbewijs Klasse A	<ul style="list-style-type: none"> <li>- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,</li> <li>- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.</li> </ul>	<p><b>Vanaf 1 april 2021:</b> KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Cím: 1033 Budapest, Polgár utca 8-10. Hongarije</p> <p>Tel.: +36-1-814-1807 E-mail: <a href="mailto:hajozas@kavk.hu">hajozas@kavk.hu</a></p> <p><a href="https://vizsgakozpont.hu/hajozas">https://vizsgakozpont.hu/hajozas</a></p> <p><b>Tot en met 31 maart 2021:</b> Nemzeti Közlekedési Hatóság / Bevoegde autoriteit van afgifte Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Afdeling strategie en methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Afdeling scheepvaart en civiele luchtvaart</p> <p>Postadres: 1389 Boedapest 62 Pf. 102</p> <p>Kantooradres: 1066 Boedapest, Teréz körút 62 Hongarije</p> <p>Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 E-mail: <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.sm@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.sm@nkh.gov.hu</a></p>	<p><a href="#">Model afgegeven met ingang van 1 april 2021</a></p> <p><a href="#">Model afgegeven tot en met 31 maart 2021</a></p>
HU	Vaarbewijs Klasse B	<ul style="list-style-type: none"> <li>- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,</li> <li>- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.</li> </ul>	<p>Postadres: 1389 Boedapest 62 Pf. 102</p> <p>Kantooradres: 1066 Boedapest, Teréz körút 62 Hongarije</p> <p>Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 E-mail: <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.sm@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.sm@nkh.gov.hu</a></p>	<p><a href="#">Model afgegeven met ingang van 1 april 2021</a></p> <p><a href="#">Model afgegeven tot en met 31 maart 2021</a></p>

## Hongaarse modellen vaarbewijs klasse A en klasse B

Vaarbewijs klasse A  
(afgegeven vanaf 1 april 2021)

(voorzijde)

MAGYARORSZÁG / UNGARN / HONGRIE  
BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY  
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT  
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE

A

1. MINTA  
2. ZOLTÁN  
3. 1908.06.10. KUNHEGYES  
4. 2021.10.13.  
6.  
7. *Minta Zoltán*  
8. A  
9. R  
10. 2036.10.13.  
11.  
12. KAV NONPROFIT KFT./KAV NONPROFIT GMBH.KAV S.À.R.L. À BUT NON LUCRATIF

5. 010019HA

(achterzijde)

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA  
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVERKEHR  
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE  
POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

1. A tulajdonos családi neve / Name des Inhabers / Nom du titulaire  
2. Utóneve(i) / Vorname(n) / Prénom(s)  
3. Születési idő és hely / Geburtsdatum und -ort / Date et lieu de naissance  
4. A bizonyítvány kiállításának kelte / Ausstellungsdatum des Patents / Date de délivrance du certificat  
5. Kiállítás sorszáma / Ausstellungsnummer / Numéro de délivrance  
6. A tulajdonos fényképe / Lichtbild des Inhabers / Photographie du titulaire  
7. A tulajdonos aláírása / Unterschrift des Inhabers / Signature du titulaire  
8. A - Minden víziút a Rajna kivételével /  
A - Alle Wasserstraßen außer dem Rhein /  
A - Toutes les voies d'eau sauf le Rhin  
9. R. (Radar) A hajó kategóriája és teherkapacitása (tonna, kW, utasszám) / Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste) / Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)  
BA-000000  
10. Érvényesség ideje / Verfalldatum / Date d'expiration  
11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) / Vermerk(e), Einschränkung(en) / Mention(s), Restriction(s)  
12. Kiállító szervezet / Ausstellende Organisation / Organisation de délivrance

2021 - 0138 - Penzügyministry Zrt

Vaarbewijs klasse B  
(afgegeven vanaf 1 april 2021)

(voorzijde)



(achterzijde)

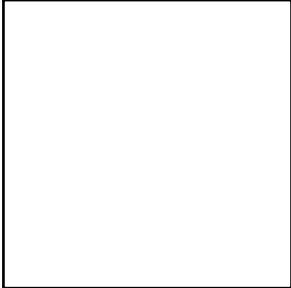


Vaarbewijs klasse A

(afgegeven tot en met 31 maart 2021)

(85 mm × 54 mm - Achtergrond lichtblauw)

(De fysieke kenmerken van de kaart moeten voldoen aan de ISO-norm 7810.)

<b>BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE</b> <b>NAVIGATION INTÉRIEURE</b>	<b>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG</b> <b>REPUBLIK UNGARN /</b> <b>RÉPUBLIQUE HONGROISE</b>
<b>A</b>	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

<b>HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE</b> <b>POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES</b>	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	
Card Manufacturer - Batch number	

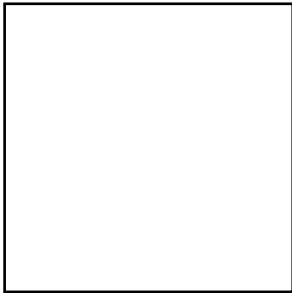


Vaarbewijs Klasse B

(afgegeven tot en met 31 maart 2021)

(85 mm × 54 mm - Achtergrond lichtblauw)

(De fysieke kenmerken van de kaart moeten voldoen aan de ISO-norm 7810.)

<b>BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE</b> <b>NAVIGATION INTÉRIEURE</b>	<b>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG</b> <b>REPUBLIK UNGARN /</b> <b>RÉPUBLIQUE HONGROISE</b>
<b>B</b>	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

<b>HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE</b> <b>POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES</b>	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffsstraßen dem Rhein/ B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	
Card Manufacturer - Batch number	

**4.2 Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**  
(Besluit 2010-I-8)

**Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5**

**Erkende basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen**

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-003 <sup>1</sup>	Basiscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	zie bijlage C1 van het RSP (art. 5.03 van het RSP)

(...)

**Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5**

**Erkende opfriscursussen voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen**

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-003 <sup>2</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	zie bijlage C1 van het RSP

(...)

1 Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2023

2 Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2023

**Bijlage 4a bij Dienstinstructie nr. 5**

**Verklaring eerstehulpverlener van de reddingsorganisaties**

(...)

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-103 <sup>1</sup>	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a>	Basisopleiding eerste hulp	zie Bijlage C2 van het RSP <sup>2</sup>	

(...)

**Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5**

**Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager**

(...)

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
NL-03 <sup>3</sup>	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel: +31(0)10-234 43 02 <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a> <a href="mailto:peter@okmaritime.nl">peter@okmaritime.nl</a>	zie bijlage C3 van het RSP <sup>4</sup>

(...)

<sup>1</sup> Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2023

<sup>2</sup> Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld.

<sup>3</sup> Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2023

<sup>4</sup> Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld.

#### 4.3 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

### Tachografen

**Erkende gespecialiseerde bedrijven voor de inbouw en de inspectie  
overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het  
scheepvaartpersoneel op de Rijn**

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
7	VAF CSI control system bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Gova Scheepselektronica B.V.  
Leeghwaterstraat 21  
NL-3316 EC Dordrecht  
CSI-25



## **PROTOCOL 19**

### **Goedkeuring van de jaarrekeningen 2021 van de Centrale Commissie**

#### **Besluit**

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2021 van de CCR,  
gezien het rapport inzake de rekeningen 2021 van het accountantskantoor PKF Arsilon,  
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-generaal.

## **PROTOCOL 20**

### **Samenstelling van het secretariaat - plaatsvervangend secretaris-generaal -**

#### **Besluit**

**(aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 14 april 2022)**

De Centrale Commissie besluit de heer Jörg RUSCHE met ingang van 1 mei 2022 te benoemen tot plaatsvervangend secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor een periode van 4 jaar.

## **PROTOCOL 21**

### **Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2021**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2021 goed.

#### **Bijlage**

**Verslag van de werkzaamheden  
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart  
in 2021**

**I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE  
EN HAAR SECRETARIAAT IN 2021**

**VOORZITTERSCHAP EN VICEVOORZITTERSCHAP**

**Dhr. TILEMANS**, directeur van de Belgische coördinator voor de Benelux Unie, secretaris voor België van de Belgisch-Luxemburgse Administratieve Commissie, Ministerie van Buitenlandse Zaken en hoofd van de Belgische delegatie bij de CCR is sinds 1 januari 2020 **voorzitter** van de CCR.



**Dhr. ALABRUNE**, directeur van de afdeling juridische aangelegenheden van het Ministerie van Europese en Buitenlandse Zaken, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, is **plaatsvervangend voorzitter** van de CCR sinds 1 januari 2020.



**DELEGATIES**

**Dhr. RÖTHLINGSHÖFER**, nieuwe directeur van Schweizerische Rheinhäfen, is benoemd tot commissaris namens de Zwitserse Bondsstaat bij de CCR vanaf 1 januari, ter vervanging van dhr. HADORN, die met pensioen gegaan is.

**Dhr. GREWE**, van de afdeling Vaarwegbeleid, Planning basisinfrastructuur voor de Bondswaterwegen van het Bondsministerie voor Verkeer en digitale Infrastructuur van Duitsland, is benoemd tot commissaris van Duitsland bij de CCR vanaf 1 februari, ter vervanging van dhr. HEINZ, die met pensioen gegaan is.

**Dhr. LINDEMANN**, in de afdeling Internationaal Binnenvaartbeleid, Veiligheid en Milieubescherming in de Binnenvaart en Recreatievaart, van het Bondsministerie voor Verkeer en digitale Infrastructuur van Duitsland, is benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Duitsland bij de CCR vanaf 15 februari, ter vervanging van Mw. HERRMANN, die met pensioen gegaan is.

**Mw. COENEN**, Coördinator team Infrastructuurnetwerken, (MOW, Vlaams Gewest) van België is benoemd tot commissaris van België bij de CCR vanaf 1 juli, ter vervanging van Dhr. LEDENT, die een andere functie is gaan bekleden.

**Dhr. GHYSBRECHT**, van de dienst Buurlanden (B1.0) van de Federale Overheidsdienst - Ministerie van Buitenlandse Zaken van België is benoemd tot commissaris van België bij de CCR vanaf 1 juli, ter vervanging van Mw. HOET, die een andere functie is gaan bekleden.

**Dhr. TURF**, medewerker voor de binnenvaart bij het Vlaams Departement voor Mobiliteit en Overheidswerken van België, is benoemd tot plaatsvervangend commissaris van België bij de CCR vanaf 1 juli, ter vervanging van Mw. COENEN, die tot commissaris benoemd is.

**Mw. NOLAND**, Verkeersadviseur, ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland is benoemd tot commissaris van Nederland bij de CCR vanaf 13 oktober, ter vervanging van Dhr. POST, die met pensioen is gegaan.

**Dhr. QUIQUANDON**, territoriaal directeur van Voies Navigables de France te Straatsburg, is benoemd tot commissaris van Frankrijk bij de CCR, vanaf 19 oktober, ter vervanging van Mw. MASSON, die een andere functie is gaan bekleden.

**Mw. KRAJKA**, adjunct-directeur zeerecht, binnenvaartrecht en polen bij de directie juridische zaken van het ministerie van Europa en Buitenlandse Zaken van Frankrijk, is benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Frankrijk bij de CCR, vanaf 19 oktober, ter vervanging van Dhr. ORTOLLAND, die een andere functie is gaan bekleden.

**Mw. LUIJTEN**, van het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is benoemd tot secretaris-generaal van de CCR vanaf 1 november. Zij is bijgevolg geen lid meer van de Nederlandse delegatie en heeft alle gerelateerde functies neergelegd.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van 2021 de volgende:

#### DUITSLAND

Commissarissen:	Dhr.	WEHRMANN
	Dhr.	GREWE
	Dhr.	HÖNEMANN
	Mw.	SCHÄFER
Pltstv. commissarissen:	Dhr.	LINDEMANN
	Dhr.	GERHARDT

#### BELGIË

Commissarissen:	Dhr.	TILEMANS	<b>Voorzitter</b>
	Dhr.	GHYSBRECHT	
	Dhr.	VAN DEN BORRE	
	Mw.	COENEN	
Pltstv. commissarissen:	Dhr.	DE SPIEGELEER	
	Dhr.	TURF	

#### FRANKRIJK

Commissarissen:	Dhr.	ALABRUNE	<b>Pltstv. voorzitter</b>
	Mw.	BOULDOUYRÉ	
	Dhr.	LEANDRI	
	Dhr.	QUIQUANDON	
Pltstv. commissarissen:	Mw.	KRAJKA	
	Dhr.	DALY	

## NEDERLAND

Commissarissen:	Mw.	GIJSBERS
	Mw.	NOLAND
	Dhr.	TEN BROEKE
	Dhr.	VAN DOORN
Pltstv. commissaris:	Dhr.	MENSINK

## ZWITSERLAND

Commissarissen:	Dhr.	WITSCHI
	Mw.	ETTER
	Dhr.	RÖTHLINGSHÖFER
	Dhr.	KÖRSCHGEN
Pltstv. commissarissen:	Mw.	MUNGENAST
	Mw.	GÖHLICH

Op de genoemde datum werd het secretariaat geleid door:

Secretaris-generaal:	Dhr.	GEORGES (tot 31 oktober)
	Mw.	LUIJTEN (vanaf 1 november)
Pltstv. Secretaris-generaal:	Mw.	MOOSBRUGGER (tot januari)
Hoofdingenieur:	Dhr.	WISSELMANN

## II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

- 1) Vergaderingen van de CCR-organen: plenaire zittingen, comité- en werkgroepsvergaderingen, raadgevende conferentie en bijeenkomsten met organisaties en instanties in het kader van samenwerking

### a) Plenaire vergaderingen

#### REGULIERE PLENAIRE VOORJAARZITTING

Gezien de buitengewone omstandigheden in verband met de Covid-19-pandemie en de reisbeperkingen heeft de Centrale Commissie net als in 2020 voor de eerste keer de reguliere voorjaarszitting online gehouden. De vergadering vond plaats op 2 juni onder voorzitterschap van Dhr. TILEMANS. De volgende instanties en landen waren vertegenwoordigd:

#### Intergouvernementele organisaties:

- namens de Europese Commissie, mw. KOPCZYNSKA en dhr. VAN HONACKER,
- namens de Donaucommissie, dhr. SEITZ,
- namens de Moezelcommissie, mw. BRÜCKNER.
- namens de Europese Economische Commissie voor de Verenigde Naties, dhr. LI, mw. IVANOVA.

#### Waarnemersstaten:

- Tsjechische Republiek, dhr. DABROWSKI,
- Luxemburg, dhr. NILLES,
- Oekraïne, dhr. TOKATLY.

## REGULIERE PLENAIRE NAJAARZITTING

In de tweede helft van het jaar heerste de tweede golf van de pandemie en heeft de Centrale Commissie de reguliere plenaire najaarszitting niet in Hasselt (België) kunnen houden, zodat deze eveneens online werd gehouden en wel op 9 december, onder voorzitterschap van dhr. TILEMANS.

Die zitting verliep in twee delen: eerst een zitting in besloten kring, gevolgd door een openbare zitting waar vertegenwoordigers van erkende intergouvernementele en non-gouvernementele organisaties aan deelnamen. De volgende instanties en landen waren aanwezig:

### Waarnemersstaten:

- Luxemburg, dhr. NILLES,
- Tsjechische Republiek, dhr. DABROWSKI.

### Intergouvernementele organisaties:

- namens de Europese Commissie, dhr. VAN HONACKER,
- namens de Donaucommissie, dhr. SEITZ,
- namens de Moezelcommissie, mw. BRÜCKNER,
- namens de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn, dhr. HEINTZ,
- namens de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied, dhr. BURGERS.

De twee laatste agendapunten van de zitting (voorzitterswissel bij de CCR en routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies van de binnenvaart) werden behandeld in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de erkende non-gouvernementele organisaties. De volgende instanties waren vertegenwoordigd:

- EDINNA, dhr. MINTJES,
- ERSTU, dhr. HEBENSTREIT
- EUROPEAN PLATFORM, dhr. DELMEIRE,
- EFIP, dhr. FIORITO,
- IVR, mw. KLOOTWIJK-DE VRIES,
- ESO, dhr. KESTER, mw. RYCQUART,
- UENF, mw. HACKSTEINER.

## **b) Comités en werkgroepen van de CCR**

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

### COMITÉS

het Comité voor de begroting, onder voorzitterschap van dhr. TILEMANS, op 1 juni en 8 december (online);

het Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van dhr. BELLENGER, op 22 april, 14 oktober en 26 november (online);

het Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. TILEMANS, op 17 maart, 1 juni, 13 oktober en 8 december (online);

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER, op 12 april, 16 juni, 7 juli, 12 oktober en 8 december (online);

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. MENSINK, op 17 maart, 7 juli, 13 oktober (online);

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van mw. COENEN, op 14 april en 27 oktober (online);

De ad-hocwerkgroep van de CCR organiseerde op woensdag 6 oktober een hoorzitting met scheepsbouwers, installateurs en gebruikers over de minimumvereisten voor een trackcontroleassistent (TCA) voor de binnenvaart.

het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. GERHARDT op 13 april en 27 oktober (online);

het Comité Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. QUIQUANDON, op 14 april en 26 oktober (online);

het Klein Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE, op 13 april, 25 juni en 26 oktober, online;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mw. MUNGENAST, op 18 maart en 21 oktober (online);

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van mw. ETTER, op 16 april (online);

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Reglement van Onderzoek, van het Comité Infrastructuur en milieu, van het Economisch Comité, onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER, op 13 april, 5 oktober en 9 november (online);

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politierglement, het Comité Reglement van Onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen, het Comité Infrastructuur en milieu, het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: op 31 mei en 7 december (online).

## **WERKGROEPEN**

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER, van 9 tot en met 11 februari en van 24 tot en met 26 augustus (online);

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. ACKER, op 16 februari, 15 juni, 6 en 7 september (online);

de Werkgroep Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. LINDEMANN, op 4 maart, 17 juni, 23 september en 18 november (online);

de Werkgroep Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. MAURER, op 11 en 12 maart en op 1 en 2 september (online);

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. NEHAB, op 4 februari (online).

### **c) Vergaderingen in het kader van de samenwerking tussen de CCR en diverse organisaties**

het ADN-Comité Veiligheid (gemeenschappelijke expertvergadering over het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA)), onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, van 25 tot en met 29 januari (hybride vergadering) in Genève (Zwitserland);

het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren, onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, op 29 januari (hybride vergadering) in Genève (Zwitserland);

het ADN-Comité Veiligheid (gemeenschappelijke expertvergadering over het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA)), onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, van 23 tot en met 27 augustus (hybride vergadering) in Genève (Zwitserland);

het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren, onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, op 27 augustus (hybride vergadering) in Genève (Zwitserland);

## 2) Specifieke aandachtspunten van het jaar

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

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) werd in 2015 onder auspiciën van de CCR ingesteld, in samenspraak met de Europese Commissie. De taak van dit Comité bestaat uit de goedkeuring van standaarden op verschillende gebieden, zoals voor binnenvaartschepen, informatietechnologieën en beroepskwalificaties. De toepassing van deze standaarden wordt tot stand gebracht door verwijzingen in de respectieve regelgeving op Europees en internationaal vlak, met name in de regelgeving van de Europese Unie en die van de CCR. In het Comité CESNI zijn alle lidstaten van de CCR en de Europese Unie vertegenwoordigd, alsmede de Europese Commissie, internationale organisaties zoals de rivierencommissies, erkende organisaties, vakverenigingen en waarnemersstaten. Het secretariaat wordt verzorgd door de CCR.

De rol van CESNI is met name om bij te dragen aan het vastleggen van onderling overeengekomen uniforme standaarden voor de Rijn en het gehele binnenvaartnet van de Europese Unie teneinde

- de veiligheid en milieubescherming in het kader van de binnenvaart te verhogen,
- beroepen in de binnenvaart onder de aandacht te brengen en de sector aantrekkelijker te maken, alsmede
- de vervoersactiviteiten en internationale handel te bevorderen.

Het comité heeft tweemaal onder voorzitterschap van dhr. DABROWSKI (Tsjechische delegatie) online vergaderd, op 15 april en 28 oktober.

Tijdens de vergadering van 15 april heeft CESNI de eerste editie van de Europese Standaard voor de rivierinformatiediensten, ES-RIS 2021/1, aangenomen. Dit is een grote stap voorwaarts voor de werkzaamheden van CESNI.

Daarnaast werden door CESNI ook de aanbevelingen voor de basisopleiding veiligheid voor deksmannen en de gestandaardiseerde communicatiezinnen aangenomen. CESNI gaf tevens groen licht voor het publiceren van antwoorden op nieuwe vragen over de interpretatie van de Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN) op de CESNI-website.

Ten slotte kende het comité de waarnemersstatus toe aan het Verenigd Koninkrijk en werd het Europees platform voor de binnenvaart (European IWT Platform) erkend als niet-gouvernementele organisatie.

Het CESNI-secretariaat heeft de website [www.cesni.eu](http://www.cesni.eu) vernieuwd om de inhoud en de documenten toegankelijker te maken voor bezoekers. De vernieuwde website werd in juni online gezet.

Het comité keurde in oktober het nieuwe werkprogramma voor de jaren 2022-2024 goed. CESNI gaf toestemming voor het publiceren van de modeexamens op de website [www.cesni.eu](http://www.cesni.eu). De modeexamens voor schippers en voor personen die matroos, volmatroos of stuurman willen worden, kunnen bijdragen tot de toepassing van uniforme voorwaarden voor de beroepskwalificaties in de Europese binnenvaart.

De tweede gezamenlijke vergadering van de examencommissies van de CESNI-lidstaten vond plaats op 15 september. Het was de eerste keer dat niet alleen leden van de examencommissies die de examens onder de verantwoordelijkheid van de administratieve autoriteiten organiseren aanwezig waren, maar ook examinatoren van goedgekeurde opleidingsprogramma's.

Op 14 december werd overleg gepleegd met de sector tijdens een webinar over de routekaart voor de Europese voorschriften met betrekking tot de bemanning. Aan dit belangrijke event, dat werd georganiseerd onder leiding van de Werkgroep voor beroepskwalificaties van CESNI (CESNI/QP), namen meer dan 80 personen deel. De deelnemers bespraken de totstandbrenging van een toekomstig juridisch kader op het niveau van de CCR en de EU voor de vereisten met betrekking tot de bemanning, en gaven hun mening over verschillende aspecten die hiermee samenhangen.

## **WERKGROEPEN VAN CESNI**

De werkgroepen zijn als volgt bijeengekomen:

De Werkgroep voor technische voorschriften (CESNI/PT) heeft viermaal vergaderd: onder voorzitterschap van dhr. GORGES (Franse delegatie) op 2 en 3 maart, 23 en 24 juni, 21 en 22 september en 16 en 17 november (online);

De tijdelijke Werkgroep elektronische systemen (CESNI/PT/Elec), onder voorzitterschap van dhr. VROMANS (vertegenwoordiger namens de GERC, de Europese Groep van erkende classificatiebureaus), vergaderde op 12 februari, 23 april, 18 mei, 8 september, 18 oktober en 15 december (online);

De tijdelijke Werkgroep voor brandstofcellen aan boord van binnenschepen (CESNI/PT/FC), onder voorzitterschap van dhr. PAULI (Duitse delegatie) vergaderde op 21 januari, 28 en 29 april, 1 en 2 september, 20 oktober en 2 december (online);

De tijdelijke Werkgroep voor passagiersschepen (CESNI/PT/Pax), onder voorzitterschap van dhr. JOORMANN (GERC), vergaderde op 19 en 20 januari, 21 en 22 april en 6 en 7 oktober (online);

De Werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP) onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie) op 4 februari, 20 mei, 16 september en 2 december (online);  
De examencommissies en de examinatoren van de goedgekeurde opleidingsprogramma's hebben online vergaderd op 15 september, eveneens onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie).

De tijdelijke werkgroep daarvan, de Werkgroep voor kwaliteitsmanagement (CESNI/QP/QM), die voorgezeten wordt door mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie), vergaderde op 2 februari, 18 mei en 14 september en 30 november (online).

De deskundigen vergaderden op 1 februari en 10 juni online in het kader van een hiervoor gevormde vrijwilligersgroep.



De Werkgroep voor bemanningsvoorschriften (CESNI/QP/CREW) onder voorzitterschap van dhr. LIEGEOIS (Belgische delegatie) vergaderde op 3 februari, 19 mei, 14 september en 1 december (online);

Op 9 maart vergaderde de Werkgroep voor bemanningsvoorschriften met de sociale partners. De deskundigen hebben op 10 juni, 18 augustus, 27 oktober en 13 december in het kader van een vrijwilligersgroep overleg gevoerd met de bedoeling om een online raadpleging van het bedrijfsleven te organiseren over de routekaart voor de Europese voorschriften met betrekking tot de bemanning. Het bedrijfsleven werd geraadpleegd tijdens een afzonderlijk webinar over de routekaart voor de Europese voorschriften met betrekking tot de bemanning dat op 14 december gehouden werd.

De Werkgroep voor Informatietechnologieën (CESNI/TI), die voorgezeten wordt door dhr. BRAUNROTH (Duitse delegatie), vergaderde op van 17 tot en met 19 februari en 8 tot en met 10 september (online);

De tijdelijke werkgroepen van CESNI/TI hebben als volgt vergaderd:

- De tijdelijke werkgroep “Elektronisch melden in de binnenvaart” (CESNI/TI/ERI) heeft op 30 juni en 17 december online vergaderd onder voorzitterschap van dhr. OUDENES;
- De tijdelijke werkgroep “elektronische systemen voor de weergave van kaarten en informatie voor de binnenvaart” (CESNI/TI/Inland ECDIS), heeft op 1 juli en 15 december online vergaderd onder voorzitterschap van dhr. MORLION;
- De tijdelijke werkgroep “Notices to Skippers” (CESNI/TI/NtS), voorgezeten door dhr. PLASIL, vergaderde online op 2 juli en 16 december;
- De tijdelijke werkgroep “tracking and tracing van binnenvaartschepen” (CESNI/TI/VTT) heeft op 29 juni en 14 december online vergaderd onder voorzitterschap van dhr. BOBER.

De leden van de vier tijdelijke werkgroepen vergaderden daarnaast nog op 28 juni en 15 december onder voorzitterschap van dhr. BRAUNROTH.

## **DE BELANGRIJKSTE WERKZAAMHEDEN VAN DE CCR IN 2021**

### **Internationale betrekkingen**

Tijdens de plenaire vergaderingen van 2 juni en 9 december ging het onder andere opnieuw over de samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie (DG MOVE), zowel in verband met het huidige Europese contract als dat voor CESNI, waarbij de nadruk lag op het algemeen beleid. De CCR hoopt voor de toekomstige samenwerking nog steeds op een duurzaam, efficiënt en inhoudelijk partnerschap met de Europese Unie.

De CCR is verheugd over de constructieve en continue samenwerking, met name met de andere riviercommissies, UN/ECE, de ICBR en de ICHR. Deze traditionele samenwerking bestond in 2021 onder meer uit de gezamenlijke deelname aan evenementen en vergaderingen, alsmede de publicatie van gezamenlijke documenten.

## **Economische zaken**

### **Marktobservatie in de binnenvaart en thematisch rapport over de arbeidsmarkt**

In 2021 is het jaarrapport over de marktobservatie uitgebracht, samen met twee halfjaarlijkse bulletins, waarin de CCR een beschrijving geeft van de binnenvaartmarkt in Europa. De CCR brengt ook sinds kort een thematisch rapport uit. Het onderwerp daarvan wordt in overleg met de Europese Commissie vastgesteld. Deze analyses van de economische situatie zijn voor de gebruikers gratis verkrijgbaar. Zij worden met ondersteuning van de Europese Commissie opgesteld om een basis te leveren voor strategische besluiten in de Europese binnenvaartsector, zowel voor bedrijfsleven en binnenvaartondernemingen, als voor beleidmakers op het gebied van vervoerszaken en overheidsinstellingen. Het vergaren en analyseren van de statistische gegevens door de CCR wordt al enkele jaren in nauwe samenwerking met de Europese Commissie gedaan. Dankzij deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR deze activiteiten, die zij - als men terugkijkt in de tijd - al bijna twee eeuwen verricht, kunnen uitbreiden. Het onderzoek betreft nu niet alleen de Rijnvaart, maar is uitgebreid tot alle Europese waterwegen.

De volledige rapporten kunnen, zoals bekend, in het Engels, Frans, Duits en Nederlands als pdf worden gedownload van of online geraadpleegd worden op de volgende site: [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org).

### **Jaarrapport 2021**

De CCR publiceerde het jaarrapport 2021 van de marktobservatie van de Europese binnenvaart, dat ook deze keer tot stand werd gebracht in het kader van de lange en vruchtbare samenwerking met de Europese Commissie. De publicatie van het jaarrapport is een voorbeeld van geslaagde samenwerking op Europees niveau, waar alle spelers van de Europese binnenvaart, met inbegrip van de riviercommissies en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, toe bijdragen. Zowel het voorwoord van dhr. SEITZ, directeur-generaal van het secretariaat van de Donaucommissie, als dat van dhr. GEORGES, secretaris-generaal van de CCR, beklemtonen het uitgesproken Europese karakter van de publicatie.

Het nieuwe jaarrapport biedt een zeer volledig overzicht van de marktsituatie en van de ontwikkelingen in de binnenvaart in Europa in 2020.

### **Thematisch rapport**

De evolutie van de arbeidsmarktindicatoren in een bepaalde sector geeft een goed beeld van de werkgelegenheid en de verwachte ontwikkeling van die sector. Menselijk kapitaal is voor iedere sector een essentiële factor en een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en kwalitatief hoogstaande prestaties. Op dit ogenblik bestaan er echter geen gedetailleerde gegevens over de situatie op de arbeidsmarkt voor de binnenvaartberoepen in Europa. Daarom werd besloten hierover een thematisch rapport op te stellen, om zo een betere kijk te krijgen op de arbeidsmarkt in de binnenvaart en om de bijeengebrachte informatie andere belanghebbenden ter beschikking te kunnen stellen.

## **Reglementaire werkzaamheden**

### **Uitbreiding van de elektronische meldplicht op de Rijn**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft besloten per 1 december 2021 de verplichting tot elektronisch melden uit te breiden tot alle schepen en bijzondere transporten die vallen onder artikel 12.01, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR).

De CCR heeft in Besluit 2020-I-12 alle reglementaire wijzigingen aangenomen die nodig zijn in het RPR. In artikel 12.01 van het RPR wordt voor bepaalde schepen en samenstellen een meldplicht voorgeschreven: de schipper of een derde moet een aantal gegevens met betrekking tot het schip of het samenstel, de vervoerde goederen en de reis aan de bevoegde autoriteiten opgeven. Deze melding verschaft de autoriteiten met name alle informatie die nodig is voor een efficiënt ongevalmanagement. In artikel 12.01 van het RPR wordt aangegeven welke schepen aan deze verplichting zijn onderworpen, welke gegevens gemeld moeten worden, welke middelen voor deze melding gebruikt kunnen of moeten worden (marifoon, telefonisch, schriftelijk, elektronisch) en op welk moment of welke plaats deze melding gedaan moet worden.

De elektronische meldplicht gold tot nu uitsluitend voor samenstellen, containerschepen en schepen met vast ingebouwde tanks. Nu wordt de meldplicht uitgebreid tot alle schepen en bijzondere transporten als bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, van het RPR. De verschillende categorieën die vallen onder het toepassingsgebied van de geplande uitbreiding van de meldplicht op de Rijn zijn de volgende: schepen met goederen aan boord waarvan het vervoer onder het ADN valt; schepen met een lengte van meer dan 110 m; hotelschepen; zeeschepen, schepen met een LNG-installatie aan boord; bijzondere transporten als bedoeld in artikel 1.21.

Het elektronisch melden draagt bij aan een significante vermindering van de administratieve lasten, omdat er veel minder gebruik gemaakt hoeft te worden van de marifoon. Bovendien hoeven de bevoegde autoriteiten de gegevens die nu per marifoon worden doorgegeven, dan niet meer handmatig in te voeren. Tot slot zal dit besluit de veiligheid in de Rijnvaart verder verhogen omdat de betrouwbaarheid van de verstrekte informatie zal toenemen.

### **Uitbreiding van de alcoholgrenswaarden tot alle dienstdoende leden van de minimumbemanning**

Met resolutie 2021-II-14 breidde de CCR de alcoholgrenswaarden die gelden voor de schipper en iedere andere persoon die zich aan boord bevindt en die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepaalt, uit naar alle dienstdoende leden van de minimumbemanning (artikel 1.03, vierde lid, van het RPR).

De alcoholgrenswaarden die werden vastgelegd, zijn de volgende:

- de alcoholconcentratie in het bloed bedraagt 0,5 ‰ of meer; of
- de hoeveelheid alcohol in het lichaam levert een zodanige alcoholconcentratie in het bloed, dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht op, dat het voor de dienstdoende leden van de minimumbemanning onmogelijk wordt om zich van hun taak te kwijten.

De leden van de minimumbemanning vallen evenwel niét binnen het toepassingsgebied van het onderhavige wijzigingsvoorstel op momenten dat zij geen dienstdoen. Het binnenvaartbedrijfsleven is voorstander van deze uitbreiding van de alcoholgrenswaarden tot alle dienstdoende leden van de minimumbezetting, omdat dit de veiligheid van de Rijnvaart ongetwijfeld ten goede zal komen.

### **Een centrale plaats voor digitalisering in de werkzaamheden van de CCR**

Met resolutie 2021-I-10 heeft de CCR besloten om toe te staan dat certificaten en andere scheepsbescheiden alleen maar in elektronisch formaat aan boord beschikbaar zijn. Dit is een eerste stap in de digitalisering van de Rijnvaart, die zal leiden tot de geleidelijke omvorming van de certificaten en andere scheepsbescheiden naar een elektronische versie ervan. Dit principiële besluit komt meerdere doelstellingen ten goede:

1. een sterk signaal geven aan het binnenvaartbedrijfsleven door de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten;
2. toelaten dat bepaalde scheepsbescheiden te allen tijde in pdf-formaat kunnen worden voorgelegd, zonder bijkomende authenticatievereisten;
3. de praktijk voor het bedrijfsleven vereenvoudigen, net als voor de autoriteiten belast met de handhaving van de wetgeving, met name de controleautoriteiten;
4. de administratieve last voor de Rijnvaart verlichten zonder afbreuk te doen aan de veiligheid.

Artikel 1.10 en bijlage 13 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) werden in deze zin gewijzigd. Door die belangrijke stap zullen vanaf 1 juni 2022 naast de papieren documenten die geldig blijven, ook bepaalde scheepsbescheiden in zuiver elektronische vorm voorgelegd mogen worden, zonder bijkomende authenticatievereisten.

### **Aanpassing van de CCR-regelgeving om rekening te houden met de nieuwe versie van de ES-TRIN**

Het CESNI heeft een nieuwe versie van de ES-TRIN (2021/1) aangenomen. Deze versie omvat onder meer bepalingen ten aanzien van lithium-ion-accumulators, het verlagen van de grenswaarden voor het door varende en stilliggende schepen voortgebrachte geluid, en draagbare blustoestellen. De nieuwe voorschriften werden in nauw overleg met de sector opgesteld.

Tijdens de plenaire najaarszitting heeft de CCR een besluit aangenomen die de drie reglementen ([ROSR](#), [RPR](#) en [RSP](#)) in één keer wijzigt en in overeenstemming brengt met de ES-TRIN 2021/01. Dit besluit paste binnen de gecoördineerde aanpak, samen met de Europese Unie, met het oog op het van kracht worden van de ES-TRIN 2021/1 vanaf 1 januari 2022, via een verwijzing in de regelgeving van zowel de CCR als de EU.

### **Infrastructuur- en milieuwerkzaamheden**

#### **Discussienota “Act now!” over laagwater en de gevolgen daarvan voor de scheepvaart op de Rijn**

Het comité heeft in samenwerking met het Economisch Comité de tweede versie van de discussienota „Act now!“ opgesteld. Hiermee wordt gevolg gegeven aan het besluit uit het jaar 2020 om hoofdstuk 5 „Volgende stappen“ uit te breiden met een actueel overzicht van de lopende maatregelen en projecten ter ondersteuning van de binnenvaart, die het hoofd moet bieden aan de uitdagingen die voortvloeien uit lage waterstanden. De tweede versie van de discussienota werd begin 2021 op de website van de CCR geplaatst.

Voortbouwend op de workshop over „Laagwater en de gevolgen ervan voor de Rijnvaart“, die in 2019 in Bonn werd gehouden naar aanleiding van een aanhoudende periode van laagwater, en om gevolg te geven aan de aanbevelingen in de discussienota, zal de CCR in het voorjaar van 2023 nogmaals een workshop voor deskundigen organiseren om de dialoog tussen bedrijfsleven, logistieke sector, overheid en milieuorganisaties te bevorderen.

#### **Naar een emissievrije binnenvaart tegen 2050: CCR-workshop over alternatieve energiebronnen voor elektrische voortstuwingen in de binnenvaart**

Op 20 april organiseerde de CCR een online workshop over alternatieve energiebronnen voor elektrische voortstuwingen. Daarmee wilde de CCR aantonen dat de elektrische voortstuwingen die gebruik maken van alternatieve energiebronnen een bijzonder grote rol zullen spelen in de inspanningen om de uitstoot van broeikasgassen en schadelijke stoffen door de binnenvaart terug te dringen.

Naast de vijf panelleden kwamen nog verschillende sprekers aan het woord. Voor de meer dan 180 deelnemers vormde deze workshop een gelegenheid om veel op te steken over innovatieve technologieën en over de technische, economische, organisatorische en juridische uitdagingen die ermee gepaard gaan. Tijdens de workshop werden rendabiliteitsstudies voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof) voorgesteld alsook voor verschillende technologische oplossingen (hybride motoren, brandstofcellen of batterijen voor de elektriciteitsvoorziening). Regelgeving, financiering, en uiteraard ook de algemene haalbaarheid ten aanzien van investeringsrendement en risicobeperking werden aangestipt als belangrijke uitdagingen waarvoor aan de hand van proefprojecten oplossingen moeten worden gevonden.

De CCR is ervan overtuigd dat de resultaten van deze workshop een belangrijke bijdrage leveren aan alle reflecties over dit onderwerp, zowel binnen de Rijnvaart als op Europees niveau, wat de energietransitie van de binnenvaart als geheel zal ondersteunen.

### **Studie van de CCR over de energietransitie op weg naar een emissievrije binnenvaart**

De energietransitie vormt voor de Rijnvaart en de binnenvaart in Europa een existentiële uitdaging. Die transitie vereist evenwel technologische aanpassingen waarvan de kostprijs slechts ten dele door het bedrijfsleven kan worden gedragen. In die context heeft de CCR nota genomen van de conclusies van het onderzoek naar de financiering van de energietransitie op weg naar een emissievrije binnenvaart, dat in samenwerking met de belangrijkste spelers van de sector in Europa werd uitgevoerd. In het kader van dit onderzoek werd bekeken welke rol een Europees subsidie- en financieringsinstrument zou kunnen spelen voor de ondersteuning van de energietransitie. Als een dergelijk instrument er komt, is het belangrijk dat alle scheepseigenaren uit alle CCR-lidstaten aan dezelfde voorwaarden moeten voldoen om er toegang toe te krijgen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het standpunt van de CCR en van haar lidstaten niet noodzakelijk overeenkomt met de conclusies van het onderzoek.

Het onderzoek vormt door de Europese dimensie ervan tevens een belangrijke stap in de tenuitvoerlegging van de Verklaring van Mannheim. Die benadrukt immers dat nieuwe financieringsinstrumenten nodig zullen zijn om “de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen tegen 2050 zoveel mogelijk te beperken”. De CCR werd opgedragen het initiatief te nemen voor de ontwikkeling van dergelijke instrumenten. Het onderzoek sluit tegelijk aan op de routekaart van de CCR om de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 zo veel mogelijk terug te dringen.

De conclusies van het onderzoek vormen essentiële input voor de besprekingen, zowel binnen de Rijnvaart als op Europees en internationaal niveau, over de invoering van een Europees subsidie- en financieringsinstrument voor de energietransitie. De CCR heeft herhaald bereid te zijn om deel te nemen aan die belangrijke besprekingen. De plenaire vergadering zette in juni het licht op groen voor de publicatie van het onderzoek, dat vervolgens op de website van de CCR werd geplaatst.

### **Beperking van de uitstoot van de binnenvaart: goedkeuring van de routekaart van de CCR**

In overeenstemming met het mandaat dat op 17 oktober 2018 door de Verklaring van Mannheim werd verleend, heeft de CCR een routekaart opgesteld die tot doel heeft om de uitstoot van broeikasgassen en andere luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 zoveel mogelijk terug te dringen. De werkzaamheden hiervoor werden verricht in nauw overleg met onder meer de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, de andere riviercommissies en de Europese Unie.

Hiermee levert de CCR een wezenlijke bijdrage voor de bescherming van het milieu en het klimaat, zonder de welvaart, veiligheid en het goede functioneren van de Rijnvaart uit het oog te verliezen. De CCR beseft dat de energietransitie moet worden gezien als een uitdaging waar de toekomst van de Rijnvaart en de Europese binnenvaart vanaf hangt, en die een prioriteit moet blijven voor het overheidsbeleid.

Tijdens de plenaire najaarszitting werd de routekaart voor het terugdringen van de binnenvaartemissies aangenomen. De CCR wil nu aan de hand van dit kerndocument een gezamenlijke en Europese visie ontwikkelen voor de energietransitie, die onder meer de volgende elementen zal omvatten:

- het uitwerken van overgangstrajecten voor de bestaande en toekomstige vloot,
- maatregelen voorstellen, plannen en uitvoeren, die zowel direct als indirect door de CCR getroffen kunnen worden,
- het kunnen monitoren van de tussentijdse- en einddoelen van de Verklaring van Mannheim.

Ondanks de heersende onzekerheid, met name ten aanzien van de ontwikkeling, de kostprijs, het maturiteitsniveau en de beschikbaarheid van technologieën die kunnen bijdragen tot de transitie naar een emissievrije binnenvaart, moet men onmiddellijk van start gaan met het uitwerken van een benadering die het mogelijk maakt om die ambitieuze doelstelling op middellange en lange termijn te halen. In die context is het essentieel om te identificeren welke maatregelen de transitie naar emissievrij binnenvaartverkeer (zoals maatregelen van reglementaire aard, het in kaart brengen van de uitstoot, de financiële steun voor de energietransitie, enz.) kunnen versnellen, en om technologische overgangstrajecten voor de vloot uit te werken; twee elementen die volgens de routekaart van de CCR van cruciaal belang zijn. De Centrale Commissie zal tegen 2025 verslag uitbrengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart en zal de routekaart zo nodig actualiseren en uitbreiden. Een herziening van de routekaart en het uitvoeringsplan is gepland tegen 2030.

### **Vragen met betrekking tot de Rijn als waterweg**

De CCR heeft tijdens haar plenaire voorjaarszitting de geactualiseerde internationale waarschuwings- en communicatieprocedure aangenomen. Deze procedure vormt een extra instrument voor de uitwisseling van informatie bij een pandemie. Deze internationale waarschuwings- en communicatieprocedure werd ingevoerd bij Besluit 2009-II-9 en werd tot nu toe gevolgd bij ongevallen of bij het uitvallen van binnenvaartinfrastructuur door technische problemen. Dankzij de genoemde aanpassing zullen de verkeersposten ook tijdens een pandemie aan de hand van deze procedure meteen informatie kunnen uitwisselen en kan de scheepvaart geïnformeerd worden als infrastructuur in de Rijnkorridor alleen nog maar gedeeltelijk bediend wordt. Deze aanpassing van de procedure draagt ertoe bij de betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg te verhogen.

De CCR heeft tijdens de plenaire vergaderingen verder nog zes bouwmaatregelen goedgekeurd:

- een bouwwerk aan de Bovenrijn om water te onttrekken,
- de aanleg van een trapvormige terrassering aan de oever van de Rijn ter hoogte van de gemeente Seltz,
- het afbreken van de boogbrug over de Lek bij Vianen,
- de vervanging door een nieuwe brug van de Van Brienoordbrug in Rotterdam,
- de aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen op de Bovenrijn bij Vogelgrun en Hünigen. Na afronding van de bouwwerken zullen er zeven extra ligplaatsen beschikbaar zijn op de Bovenrijn. De ligplaatsen zullen worden aangelegd en geëxploiteerd door een concessiehouder. Zij zullen voorzien zijn van walstroom, watertoevoer en parkeerplaatsen voor bussen.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft vastgesteld dat noch de bouwwerkzaamheden zelf, noch de geplande maatregelen een belemmering zullen vormen voor de scheepvaart.

### **Ondersteuning van de ontwikkeling van geautomatiseerd varen**

Het Klein Scheepvaartcomité (RN), dat met name is belast met de coördinatie van de activiteiten in verband met geautomatiseerd varen, heeft op zijn vergadering in oktober 2021 een samenvatting van de visie van de CCR aangenomen die tot doel heeft de geharmoniseerde ontwikkeling van geautomatiseerd varen te ondersteunen. De samenvatting van de visie van de CCR ter ondersteuning van de ontwikkeling van geautomatiseerd varen op geharmoniseerde wijze is beschikbaar op een afzonderlijke pagina van de CCR-website op het volgende adres: <https://www.ccr-zkr.org/12050000-nl.html>

#### **4) Internationale organisaties**

De Centrale Commissie werd vertegenwoordigd door haar secretariaat:

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

5) Inter-institutionele betrekkingen

**a) Europese Unie (EU)**

Europese Commissie (EC)

De samenwerking 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 2021 nauw samengewerkt en hun samenwerking verder versterkt.

De halfjaarlijkse coördinatievergaderingen tussen het secretariaat en DG MOVE hebben plaatsgevonden, en wel op 25 mei en 29 november, zij het online.

In het kader van deze regelmatig plaatsvindende vergaderingen hebben het secretariaat van de CCR en DG MOVE opnieuw de lopende werkzaamheden diepgaand en constructief besproken, waarbij tevens een dynamische gedachtewisseling plaatsvond over aangelegenheden die van strategisch belang zijn voor het Europese binnenvaartbeleid. Ook bilaterale kwesties zoals de perspectieven voor de toekomstige samenwerking vanaf 2022 kwamen aan bod.

Ten aanzien van deze perspectieven voor de samenwerking in de toekomst hebben er meerdere gesprekken en gedachtewisselingen plaatsgevonden. Er zijn twee oproepen voor het indienen van voorstellen gepubliceerd en de CCR is begonnen met werkzaamheden om daar gehoor aan te geven. Het is de bedoeling dat de twee contracten in de loop van het tweede kwartaal van 2022 ondertekend worden.

De Centrale Commissie was eveneens vertegenwoordigd door haar secretariaat bij de Europese Commissie in het kader van diverse vergaderingen van deskundigengroepen die zich bezighouden met vraagstukken die samenhangen met de binnenvaart (bijvoorbeeld bij de *NAIADES III Implementation Group*, die op 13 september online vergaderde).

**b) Moezelcommissie (MC)**

In het kader van de samenwerkingsovereenkomst die in 2014 tussen beide instellingen ondertekend werd, is een gemeenschappelijke vergadering tussen het secretariaat van de Moezelcommissie en het secretariaat van de CCR voorzien, maar deze kon in 2021 niet plaatsvinden.

De samenwerkingsovereenkomst met de Moezelcommissie, die dateert uit 2008 werd in de loop van het jaar 2021 geactualiseerd. De werkzaamheden zouden in 2022 moeten worden afgerond.

Het secretariaat van de CCR was, zoals eerder vermeld, op 19 mei en 25 november eveneens vertegenwoordigd op de twee online plenaire zittingen van de Moezelcommissie.

**c) Donaucommissie (DC)**

Het secretariaat van de CCR heeft online deelgenomen aan twee plenaire zittingen van de Donaucommissie, op 15 juni en 14 december.

**d) Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR)**

Het secretariaat van de CCR was wel vertegenwoordigd bij de plenaire zitting van de ICBR die op 1 en 2 juli online plaatsvond.

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

Het secretariaat van de CCR heeft bovendien online deelgenomen aan het Comité Binnenvaartvervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties in Genève (ECE/VN), van 23 tot 26 februari.

## f) **Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR)**

Naar aanleiding van de vijftigste verjaardag van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR), die op 21 en 22 oktober plechtig werd gevierd te Wageningen (Nederland) hebben de CCR, vertegenwoordigd door haar secretaris-generaal, dhr. GEORGES, en de CHR, vertegenwoordigd door haar voorzitter, dhr. HABERSACK, bevestigd dat zij de bestaande samenwerking op verschillende vlakken willen versterken. Op 21 oktober werd door beide partijen een verklaring ondertekend.

### 6) Non-gouvernementele organisaties

De gezondheidssituatie in verband met de Covid-19-pandemie was zodanig dat ook hier een voorzetting van de betrekkingen met de non-gouvernementele organisaties veel moeilijker werd en in sommige gevallen ook onmogelijk. Talrijke evenementen en bijeenkomsten werden geannuleerd. De door de CCR erkende organisaties werden echter wel nauw betrokken bij de plenaire zittingen in het voor- en najaar. De secretaris-generaal dhr. Georges kon echter wel deelnemen aan het congres van de IVR op 7 en 8 oktober in Gent (België), waar het secretariaat ook een workshop over beroepskwalificaties heeft geleid.

## **III) VERDRAG INZAKE DE VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL IN DE RIJN- EN BINNENVAART (CDNI)**

Sinds het van kracht worden van het Verdrag op 1 november 2009, voert het secretariaat van de CCR tevens het secretariaat van het CDNI. 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 verantwoordelijk is voor de controle op de toepassing van de bepalingen van het CDNI, is in 2021 tweemaal bijeengekomen:

- voor de voorjaarszitting op 22 juni (online), en
- voor de najaarszitting op 13 december (eveneens online), onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRÉ (Franse delegatie).

Op 8 april werd een virtueel rondetafelgesprek over de toekomst van Deel A (olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval) gehouden onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRE (Franse delegatie) en gemoderd door dhr. BLESSINGER (Zwitserse delegatie).

Het rondetafelgesprek beoogde een denkoefening op gang te brengen bij de betrokken partijen (lidstaten, bedrijfsleven, ngo's) ter voorbereiding op de uitdagingen waarmee het internationale systeem in de loop van de volgende jaren zal worden geconfronteerd.

De Werkgroep CDNI/G vergaderde onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER (Zwitserse delegatie), op 6 en 7 april, gevolgd door een online vergadering op 31 augustus en een hybride vergadering op 3 en 4 november.

Het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IIPC), dat verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van deel A van het Verdrag (inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval) vergaderde op 27 mei online, onder voorzitterschap van de secretaris-generaal van de CCR, dhr. GEORGES, en vergaderde op 25 november op hybride wijze onder voorzitterschap van de nieuwe secretaris-generaal, mw. LUIJTEN.

Een online workshop over de procedure voor het actualiseren van het SPE-CDNI werd gehouden op 21 januari.



#### **IV) ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR RIJNVARENDEN**

De 80<sup>ste</sup> zitting van het Administratief Centrum vond online plaats onder voorzitterschap van dhr. TUNNISSEN (Nederlandse delegatie), op 21 april.

#### **V) KAMER VAN BEROEP**

Op 1 januari 2021 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de volgende leden:

##### **RECHTERS**

Dhr. BALL	Duitsland
Dhr. DE BAETS	België
Dhr. WOEHLING	Frankrijk
Dhr. DE SAVORNIN-LOHMAN	Nederland
Mw. STAMM	Zwitserland

##### **PLAATSVERVANGENDE RECHTERS**

Dhr. GÖBEL	Duitsland
Dhr. BULLYNCK	België
Dhr. BANGRATZ	Frankrijk
Dhr. SPRENGER	Nederland
Dhr. LÖTSCHER	Zwitserland

##### **GRIFFIER**

Mw. BRAAT, juriste van de CCR.

##### **RECHTSZITTINGEN**

De Kamer van Beroep delibereerde op 27 januari en 7 mei online, onder voorzitterschap van dhr. DE SAVORNIN LOHMAN, en heeft als rechtsprekende instantie in laatste aanleg een uitspraak gedaan in één strafrechtelijke zaak en in twee civiele zaken.

**PROTOCOL 22**

**Persbericht**

**Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

**PROTOCOL 23**

**Datum van de volgende plenaire zitting**

**Besluit**

De volgende zitting vindt plaats op 8 december 2022 te Straatsburg.

\*\*\*