



**VOORJAARZITTING 2023
AANGENOMEN BESLUITEN
(2023-I)**

Straatsburg, 7 juni 2023

VOORJAARSZITTING 2023

AANGENOMEN BESLUITEN

(2023-I)

Straatsburg, 7 juni 2023

INHOUD

Bladzijde

I.	Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda.....	5
PROTOCOL 1	Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda.....	5
II.	Economische aspecten.....	5
PROTOCOL 2	Economische situatie in de Europese binnenvaart	5
III.	Schipperspatenten en bemanning	5
PROTOCOL 3	Wijziging van artikel 6.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)	5
PROTOCOL 4	Wijziging van artikel 20.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)	7
IV.	Verkeersregels en Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn	10
PROTOCOL 5	Definitieve wijziging van artikel 6.21, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ten aanzien van aan stuurboord meegevoerde duwbakken	10
PROTOCOL 6	Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met het oog op het in gebruik nemen van nieuwe ligplaatsen bij Friesenheimer Insel (artikel 14.03)	13
PROTOCOL 7	Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) inzake de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar (artikel 9.08)	16
PROTOCOL 8	Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot andere schepen met ingang van 1 december 2026.....	18
PROTOCOL 9	Wijziging van de datum van inwerkingtreding van Besluit 2022-II-12 betreffende een definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd	20
V.	Technische voorschriften voor schepen.....	21
PROTOCOL 10	Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB).....	21
VI.	Vraagstukken in verband met de rijn als vaarweg	21
PROTOCOL 11	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 2022 (2022-I-16)	21
PROTOCOL 12	Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn	23
PROTOCOL 13	Nieuwbouw van een kade en dukdalven bestemd voor vaartuigen die zware goederen of agrarische bulk vervoeren te Nambenheim, aan de linkeroever, Rijnkilometer 215,900 - 216,300.....	27
PROTOCOL 14	Brug van Chalampé Onderhoud van de rails voor het inspectieplatform aan de onderzijde van het brugdek, Rijnkilometer 199,200	33
PROTOCOL 15	Uitbreiding van het voet- en fietspad van de spoorbrug van Horchheim bij Koblenz, Rijnkilometer 588,523	39

PROTOCOL 16	Nieuwbouw van een kano- en kajakbasis aan de linker Rijnsoever te Huningue, Rijnkilometer 170,550	44
PROTOCOL 17	Aanleg van een nieuwe ligplaatslocatie voor hotelschepen aan de rechteroever van de Rijn, Rijnkilometer 294,535	50
PROTOCOL 18	Bouw van aanlegsteigers voor kleine vaartuigen aan de rechteroever van de Rijn, Rijnkilometer 283,500.....	58
PROTOCOL 19	Vaststelling van de stremming van sluizen in de Nederlandse Nederrijn	63
VII.	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	66
PROTOCOL 20	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	66
VIII.	Begroting en Beheer	74
PROTOCOL 21	Goedkeuring van de jaarrekeningen 2022 van de Centrale Commissie.....	74
PROTOCOL 22	Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2022	74
IX.	Diverse berichten en mededelingen	90
PROTOCOL 23	Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten	90
PROTOCOL 24	Samenstelling van de Centrale Commissie	90
PROTOCOL 25	Persbericht	90
PROTOCOL 26	Datum van de volgende plenaire zitting	90

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2023

I. Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda

PROTOCOL 1 Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda

Geen besluit.

II. Economische aspecten

PROTOCOL 2 Economische situatie in de Europese binnenvaart

Besluit wordt door middel van de schriftelijke procedure aangenomen in juni 2023.

III. Schipperspatenten en bemanning

PROTOCOL 3 Wijziging van artikel 6.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

1. De CCR heeft bij Besluit 2022-II-9 van 8 november 2022 door middel van de schriftelijke procedure het nieuwe RSP vastgesteld, dat op 1 april 2023 in werking is getreden.
2. In artikel 6.01 van het nieuwe RSP zijn de bepalingen vastgelegd voor de goedkeuring van opleidingsprogramma's. In de laatste volzin van het eerste lid is het volgende bepaald: "Welke documenten voor de goedkeuring van het opleidingsprogramma moeten worden ingediend, wordt in een dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten vastgelegd."
3. Er is echter geconstateerd dat het vrijwel onmogelijk is om op uniforme wijze, op grond van alle nationale wettelijke voorschriften op het gebied van documentatie, vast te leggen welke documenten voor de goedkeuring van opleidingsprogramma's moeten worden ingediend, aangezien deze voorschriften verschillende rechtsgebieden bestrijken. Zo vallen sommige voorschriften bijvoorbeeld onder de onderwijswetgeving.
4. In het licht van het voorgaande acht het Comité STF het wenselijk deze volzin uit het RSP te schrappen.
5. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De wijziging strekt ertoe in artikel 6.01 het voorschrift te schrappen waarin is bepaald dat in een dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten wordt vastgelegd welke documenten voor de goedkeuring van opleidingsprogramma's moeten worden ingediend. Er is geconstateerd dat dit niet op uniforme wijze kan worden vastgelegd, aangezien de desbetreffende voorschriften verschillende rechtsgebieden bestrijken.

Dit betreft een kleine technische wijziging die op 1 januari 2024 in werking kan treden.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het zou mogelijk zijn om artikel 6.01 van het RSP ongewijzigd te laten en de laatste volzin van het eerste lid van dit voorschrift in stand te houden (zie de consequenties als de wijziging wordt verworpen).

Consequenties van de genoemde wijziging

Deze wijziging brengt geen extra kosten met zich mee voor het bedrijfsleven en de overheidsdiensten. Het schrappen van dit onuitvoerbaar voorschrift zou meer rechtszekerheid bieden in het kader van het RSP.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar dat zou tot gevolg hebben dat een onuitvoerbaar voorschrift in stand wordt gehouden. Dit zou bij de autoriteiten die dit voorschrift ten uitvoer moeten leggen (en die bevoegd zijn voor de goedkeuring van opleidingsprogramma's) verwachtingen kunnen scheppen die niet kunnen worden ingelost.

Besluit

De Centrale Commissie,

indachtig haar streven om de eenheid van het Rijnregime te waarborgen,

onder verwijzing naar haar Besluit (2022-II-9) van 8 november 2022 tot vaststelling van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat op 1 april 2023 in werking is getreden,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn,

teneinde de praktische problemen waarmee de lidstaten worden geconfronteerd bij de tenuitvoerlegging van Besluit 2022-II-9 op doeltreffende wijze te verhelpen,

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

stelt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 6.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vast.

De in de bijlage vermelde wijziging zal in werking treden op 1 januari 2024.

Bijlage

Wijziging van artikel 6.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

In artikel 6.01, eerste lid, komt de laatste volzin te vervallen.

PROTOCOL 4

Wijziging van artikel 20.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

1. De CCR heeft bij Besluit 2022-II-9 van 8 november 2022 door middel van de schriftelijke procedure het nieuwe RSP vastgesteld, dat op 1 april 2023 in werking is getreden.
2. Het nieuwe RSP voorziet in hoofdstuk 20 in overgangsbepalingen, die met name betrekking hebben op het omwisselen van documenten die werden afgegeven tot aan de inwerkingtreding van het nieuwe RSP, voor nieuwe documenten die in overeenstemming zijn met het nieuwe RSP.
3. Er is echter geconstateerd dat een overgangsbepaling ontbreekt om het kader voor het inwisselen van oude kwalificaties voor nieuwe te consolideren. Richtlijn (EU) 2017/2397 (hierna: "de richtlijn") maakt het voor andere dekbemanningsleden dan de schipper immers mogelijk om een kwalificatiecertificaat in te wisselen voor een kwalificatiecertificaat van de Unie waarvoor hogere eisen gelden, mits zij een bepaald aantal dagen vaartijd kunnen aantonen.
4. Deze leemte creëert de facto een ongelijk speelveld tussen de houders van niet voor de Rijnvaart bestemde kwalificatiecertificaten en de houders van kwalificatiecertificaten voor de Rijn.
5. Het Comité STF stelt voor deze leemte op te vullen door in artikel 20.01 een nieuwe overgangsbepaling op te nemen en aldus een regeling in te voeren die in overeenstemming is met die van artikel 38, derde lid, van de richtlijn.
6. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Richtlijn (EU) 2017/2397 maakt het voor andere dekbemanningsleden dan de schipper mogelijk om een kwalificatiecertificaat in te wisselen voor een kwalificatiecertificaat van de Unie waarvoor de eisen hoger zijn, mits zij een bepaald aantal dagen vaartijd kunnen aantonen. Dit is een zeer gunstige bepaling voor dekbemanningsleden, die hen in staat stelt door te groeien zonder competentie-examen (een soort overblijfsel van de op ervaring gebaseerde benadering).

Daarmee wordt ook beoogd rekening te houden met de goede praktijken die binnen CESNI zijn vastgesteld en die zijn vastgelegd in de veelgestelde vragen (FAQ's) die op de website van CESNI zijn geplaatst.

Deze bepaling is onbedoeld niet opgenomen in het nieuwe RSP. Het ontbreken van de bepaling werd ook niet vastgesteld in het kader van de grondige analyse door de juridische dienst van de Europese Commissie.

Hierdoor ontstaat een leemte ten aanzien van de bepalingen van Richtlijn (EU) 2017/2397, die *de facto* een ongelijk speelveld creëert tussen de houders van niet voor de Rijnvaart bestemde kwalificatiecertificaten en de houders van kwalificatiecertificaten voor de Rijn.

Het betreft een kleine technische wijziging die onmiddellijk in werking kan treden.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

De lidstaten zijn bevoegd om de door hen afgegeven certificaten in te wisselen, aangezien zij de eisen die golden voor de verkrijging van het oorspronkelijke kwalificatiecertificaat het beste kennen. De lidstaten zouden op nationaal niveau maatregelen kunnen nemen met betrekking tot het inwisselen van oude kwalificatiecertificaten overeenkomstig de richtlijn voor EU-lidstaten. De lidstaten van de CCR zouden deze maatregelen binnen het Comité STF kunnen coördineren, met name door een gemeenschappelijke benadering vast te stellen voor het inwisselen van oude kwalificatiecertificaten voor nieuwe kwalificatiecertificaten waarvoor hogere eisen gelden.

Consequenties van de genoemde wijziging

Een wijziging van het RSP zou het voordeel hebben dat in de lidstaten duidelijke, transparante en geharmoniseerde regels worden toegepast.

Net als voor het groot of klein Rijnpatent, kan het inwisselen in elke lidstaat van de CCR plaatsvinden. Dit multi-loket-systeem is een duidelijk voordeel voor het scheepvaartpersoneel.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Als de wijziging wordt verworpen is het mogelijk dat binnen de lidstaten van de CCR verschillende regels worden toegepast. Het is ook mogelijk dat er een ongelijk speelveld blijft bestaan tussen de houders van niet voor de Rijnvaart bestemde certificaten en de houders van Rijncertificaten. Dit zou kunnen leiden tot *certificaatshopping*, ten koste van het Rijncertificaat.

Besluit

De Centrale Commissie,

indachtig haar streven om de eenheid van het Rijnregime te waarborgen,

onder verwijzing naar haar Besluit (2022-II-9) van 8 november 2022 tot vaststelling van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat op 1 april 2023 in werking is getreden,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn,

teneinde de praktische problemen waarmee de lidstaten worden geconfronteerd bij de tenuitvoerlegging van Besluit 2022-II-9 op doeltreffende wijze te verhelpen,

rekening houdend met Richtlijn (EU) 2017/2397 en in het licht van de beoogde harmonisatie van het rechtskader van de Rijn en de Europese Unie om de automatische wederzijdse erkenning van de overeenkomstig de nieuwe voorschriften afgegeven documenten te garanderen en daardoor de mobiliteit van de werknemers en attractiviteit van beroepsactiviteiten in de binnenvaart te verhogen,

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

stelt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 20.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vast.

De in de bijlage vermelde wijziging zal in werking treden op 1 januari 2024.

Bijlage

Wijziging van artikel 20.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

Artikel 20.01 wordt als volgt gewijzigd:

a) *In het tweede lid komen de derde tot vijfde volzin te vervallen.*

b) *Een derde en vierde lid worden als volgt toegevoegd:*

“3. De houder van een dienstboekje als bedoeld in het eerste lid kan voor 18 januari 2032 een nieuw dienstboekje met een kwalificatiecertificaat waarvoor de eisen hoger zijn, aanvragen, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) voor een kwalificatiecertificaat voor een matroos: 540 dagen vaartijd inclusief ten minste 180 dagen in de binnenvaart;
- b) voor een kwalificatiecertificaat voor een volmatroos: 900 dagen vaartijd inclusief ten minste 540 dagen in de binnenvaart;
- c) voor een kwalificatiecertificaat voor een stuurman: 1 080 dagen vaartijd inclusief ten minste 720 dagen in de binnenvaart.

De vaarervaring moet worden aangetoond door middel van een dienstboekje, logboek of ander bewijsmateriaal.

Deze minimumduur van de vaartijd, zoals bepaald in dit lid, onder a, b en c, kan met ten hoogste 360 dagen vaartijd worden verminderd wanneer de aanvrager een opleidingsprogramma heeft gevolgd dat is vermeld onder nr. 1 of nr. 3 van deel II van de lijsten en overzichten voor de implementatie van het RSP.

4. Het dienstboekje kan bij elke bevoegde autoriteit van een lidstaat van de CCR worden ingewisseld, zoals voorzien in het tweede en derde lid. De bevoegde autoriteit geeft het dienstboekje af op grond van het onderhavige reglement wanneer de aanvrager zijn oude dienstboekje zoals bedoeld in het eerste lid en een kopie van zijn identiteitsbewijs heeft overgelegd. Indien de aanvrager ouder is dan 60 jaar, moet hij bovendien zijn medische geschiktheid aantonen zoals bedoeld in artikel 4.02. Zijn medische verklaring mag niet ouder zijn dan drie maanden.”

IV. Verkeersregels en Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

PROTOCOL 5

Definitieve wijziging van artikel 6.21, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ten aanzien van aan stuurboord meegevoerde duwbakken

1. Artikel 6.21, tweede lid, derde volzin, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) voorziet het volgende: 'Wanneer echter één of meer duwbakken gekoppeld worden voortbewogen, mag één hiervan zich aan stuurboordzijde van het samenstel bevinden.' Deze formulering kan worden opgevat als een verbod om meerdere duwbakken aan stuurboord mee te voeren. Deze zin wordt in de praktijk op uiteenlopende manieren geïnterpreteerd door de bevoegde autoriteiten. De sector heeft de aandacht van de CCR gevestigd op deze verschillende interpretaties en haar verzocht voor bepaalde samenstellen toe te staan dat één of meer schepen aan stuurboordzijde gekoppeld worden meegevoerd.
2. De samenstellen die bestaan uit een duwboot met duwbakken die containers vervoeren, koppelen regelmatig duwbakken aan stuurboordzijde van de duwboot. Dit wordt gedaan omdat het een snellere afhandeling bij containerterminals bevordert en in veel gevallen veiliger is. In de praktijk hoeft in dit geval minder af- en aangekoppeld te worden. De beperking tot slechts één duwbak aan stuurboordzijde belemmert de activiteiten en leidt tot onnodige nautische manoeuvres.
3. Bovendien betreft het huidige artikel 6.21, 'Samenstelling van samenstellen', verschillende soorten samenstellen, namelijk:
 - sleep in artikel 1.01, onderdeel d, van het RPR,
 - duwstel in artikel 1.01, onderdeel e, van het RPR en
 - gekoppeld samenstel in artikel 1.01, onderdeel h, van het RPR.

Een 'gekoppeld samenstel' is een samenstel van langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip. Een duwstel wordt gedefinieerd als een hecht samenstel van schepen, waarvan er ten minste één is geplaatst vóór het motorschip, dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel vóór de beide motorschepen, die dienen voor het voortbewegen van het samenstel, en die worden aangeduid als 'duwboot' of 'duwboden'.

De wijziging heeft dus tot doel om voor een duwstel of een gekoppeld samenstel de mogelijkheid te scheppen één of meer schepen aan stuurboord gekoppeld mee te voeren.

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

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De eerste doelstelling is uiteenlopende interpretaties van het huidige artikel 6.21, tweede lid, derde volzin, van het RPR te voorkomen. Deze wijziging beoogt dus een samenhangende en begrijpelijke oplossing in de Rijnvaart te bieden door expliciet toe te staan dat één of meer bakken gekoppeld worden meegevoerd aan stuurboordzijde van het schip dat dient voor het voortbewegen.

De tweede doelstelling is verder bij te dragen tot de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart door te zorgen dat

- minder af- en aangekoppeld hoeft te worden, wat altijd een potentieel gevaarlijke handeling is, met name bij slechte weersomstandigheden,
- minder manoeuvres op de Rijn plaatsvinden, met name bij het laden en lossen van bakken, het opdraaien en het achteruit invaren van havens.

De derde doelstelling is de bevordering van de vlotheid van het scheepvaartverkeer, aangezien de manoeuvres van deze grote eenheden op de Rijn het overige verkeer kunnen hinderen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het zou mogelijk zijn af te zien van de verbetering van de coherentie van artikel 6.21, tweede lid, van het RPR, maar dit zou de rechtszekerheid, begrijpelijkheid en toegankelijkheid van de regelgeving verzwakken.

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

Consequenties van de genoemde wijziging

De wijziging heeft tot doel uitdrukkelijk toe te staan dat één of meer duwbakken in een duwstel of gekoppeld samenstel zich aan bakboordzijde of aan stuurboordzijde bevinden van het motorschip dat dient voor het voortbewegen.

Artikel 6.21, tweede lid, wordt bijgevolg als volgt gewijzigd:

1. de tweede volzin wordt gewijzigd,
2. de derde volzin komt te vervallen, aangezien deze niet langer nodig is.

De begrippen 'duwstel' en 'gekoppeld samenstel' zijn in de wijziging opgenomen, aangezien het enkele gebruik van het begrip 'samenstel' tot gevolg zou hebben dat deze regeling ook van toepassing zou zijn op slepen.

Met de nieuwe tweede volzin wordt nu duidelijk aangegeven hoe meerdere schepen in een duwstel of gekoppeld samenstel kunnen worden meegevoerd en dat dit ook aan stuurboordzijde mogelijk is. Deze wijziging maakt met name het volgende samenstel mogelijk:



De nieuwe formaties die mogelijk worden gemaakt door de wijziging worden – zoals alle reeds toegestane formaties – slechts beperkt door twee punten.

1. Het eerste punt is de toelating van het schip waarmee de gekozen formatie moet varen. Dit schip moet met de gewenste formatie zijn geïnspecteerd door de bevoegde Commissie van Deskundigen en over een aantekening in het Certificaat van Onderzoek beschikken waaruit blijkt dat het met deze formatie mag varen.
2. Het tweede punt is de beperking van de afmetingen die het RPR voorziet voor bepaalde plaatsen of situaties. Wanneer het RPR voor een bepaald riviergedeelte bijvoorbeeld een beperking van de breedte voorziet, mag daar niet worden gevaren met een formatie met grotere afmetingen. Dit is bekend bij het scheepvaartbedrijfsleven, dat zich aanpast en voor bepaalde gedeeltes alleen gebruik maakt van bepaalde formaties.

Deze wijziging houdt tevens verband met de algemene verplichting die voortvloeit uit artikel 6.04, derde lid, onderdeel b, van het RPR, dat aangeeft dat het blauwe bord van voren en van achteren zichtbaar moet zijn en moet worden getoond totdat het voorbijvaren heeft plaatsgehad. De duwbakken die worden meegevoerd aan stuurboordzijde kunnen het blauwe bord dus niet onzichtbaar maken.

Deze wijziging houdt geen aanvullende kosten in voor het bedrijfsleven en veroorzaakt slechts beperkte kosten voor de overheidsinstanties.

De wijziging treedt in werking op 1 juni 2024.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar dit zou een verdere bijdrage aan de veiligheid van de Rijnvaart in de weg staan en de genoemde doelstellingen ondermijnen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

met het doel de begrijpelijkheid van haar reglementen te verbeteren,

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

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 6.21, tweede lid, van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) aan.

De in de bijlage vermelde wijziging zal in werking treden op 1 juni 2024.

Bijlage

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Artikel 6.21, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

a) *De tweede volzin komt als volgt te luiden:*

'Wanneer in een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer schepen worden meegevoerd, mogen deze schepen zich zowel aan bakboordzijde als aan stuurboordzijde van het motorschip bevinden dat dient voor het voortbewegen van het samenstel.'

b) *De derde volzin komt te vervallen.*

PROTOCOL 6

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met het oog op het in gebruik nemen van nieuwe ligplaatsen bij Friesenheimer Insel (artikel 14.03)

1. Hoofdstuk 14 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat de algemene en bijzondere bepalingen voor het ligplaats nemen. Met name artikel 14.03 voorziet de voorschriften die van toepassing zijn op de Rijnreden tussen Mannheim en Ludwigshafen.
2. Dit wijzigingsvoorstel heeft voornamelijk tot doel dit laatste artikel aan te passen met het oog op het in gebruik nemen van nieuwe ligplaatsen bij Friesenheimer Insel.
3. De ligplaatsen bij Friesenheimer Insel in de sector Mannheim-Ludwigshafen zijn geheel en al nieuw aangelegd. De ligplaatsen zijn nu voorzien van dukdalven en ze zijn nu vast verbonden met de wal: de schepen kunnen hier ligplaats nemen en de bemanning kan aan wal gaan. De volledige vernieuwing van deze ligplaatslocatie biedt een aantal verbeteringen voor de hele rede, die als volgt kunnen worden samengevat:
 - nieuwe indeling van de zones voor schepen zonder kegels en voor schepen met kegels,
 - aanleg van een ligplaats voor schepen met twee kegels,
 - voorziening waar auto's aan de wal gezet of aan boord gehaald kunnen worden en waar de wisseling van de bemanning kan plaatsvinden.
4. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Het recente in gebruik nemen van de nieuwe ligplaatsen bij Friesenheimer Insel in het riviergedeelte Mannheim-Ludwigshafen maakt een reglementaire aanpassing van artikel 14.03 van het RPR noodzakelijk.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

De nieuwe ligplaatsen bij Friesenheimer Insel zijn eind 2022 in gebruik genomen. Het zou uiteraard mogelijk zijn om af te zien van deze wijziging, maar dit zou afbreuk doen aan de rechtszekerheid van de Rijnregelgeving.

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

Consequenties van de genoemde wijziging

Artikel 14.03 van het RPR inzake de Rijnreden tussen Mannheim en Ludwigshafen wordt gewijzigd.

- a) De wijzigingen van artikel 14.03, eerste tot en met derde lid, van het RPR kunnen als volgt worden samengevat:
- De gewijzigde kilometeraanduidingen in het eerste tot en met derde lid zijn het resultaat van de nieuwe indeling van de rede en de aanleg van de nieuwe ligplaats voor schepen die twee kegels voeren.
 - De ligplaats tussen km 429,80 en km 430,30 is niet langer nodig, aangezien deze sector voortaan wordt ingenomen door de nieuwe voorziening om auto's aan de wal te zetten of aan boord te halen bij km 429,80 tot km 430,10. Gezien de vereiste veiligheidsafstand begint de sector voor de schepen met één kegel bij km 430,20.
- b) De wijzigingen van artikel 14.03, vierde en vijfde lid, van het RPR kunnen als volgt worden samengevat:
- Deze locatie biedt dankzij de nieuwe ligplaatsen en de herindeling van de rede voor het eerst een ligplaats voor schepen die twee kegels voeren.
 - Voor een beter begrip van het hele artikel 14.03 is het zinvol de nieuwe regeling voor schepen met twee kegels in te voegen als een nieuw vierde lid en de regeling in het huidige vierde lid te vernummeren tot vijfde lid.

De gewijzigde bepalingen van het RPR komen overeen met de huidige omstandigheden van de rede van Mannheim-Ludwigshafen. De binnenvaart profiteert van de nieuwe regeling, aangezien nieuwe ligmogelijkheden en voorzieningen zijn gecreëerd.

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

Deze wijziging treedt in werking op 1 juni 2024.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

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

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

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

met het doel het Rijnvaartpolitierglement in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie op de Rijn,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 14.03 van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging zal in werking treden op 1 juni 2024.

Bijlage

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Artikel 14.03 komt als volgt te luiden:

'Artikel 14.03

Mannheim-Ludwigshafen

1. De rede strekt zich voor Mannheim uit aan de rechteroever van km 412,50 tot km 417,16 en van km 423,50 tot km 431,80 en voor Ludwigshafen aan de linkeroever van km 419,72 tot km 424,83 en van km 425,50 tot km 431,90.
2. Voor schepen die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd:
 - a) ligplaatsen aan de rechteroever:
 - i. voor Mannheim-Rheinau,
van km 413,10 tot km 414,25,
van km 414,56 tot km 414,90,
van km 415,50 tot km 416,75;
 - ii. voor Mannheim,
van km 423,50 tot km 424,00,
van km 425,36 tot km 427,00,
van km 428,93 tot km 429,42;
 - b) ligplaats aan de linkeroever voor Ludwigshafen van km 425,50 tot km 426,20.
3. Voor schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, zijn gereserveerd:
 - a) ligplaatsen aan de rechteroever:
van km 413,10 tot km 413,40,
van km 430,20 tot km 430,70;
 - b) ligplaats aan de linkeroever van km 421,60 tot km 422,00.
4. Voor schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid, te voeren, is gereserveerd:
ligplaats aan de rechteroever van km 430,75 tot km 431,10.
5. Voor schepen die bij BASF A.G. willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd:
ligplaats aan de linkeroever van km 426,20 tot km 431,47.'

PROTOCOL 7

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) inzake de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar (artikel 9.08)

1. Artikel 9.08 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) geeft de specifieke voorschriften die van toepassing zijn op de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar, waaronder met name het voorschrift om bepaalde marifoonkanalen te gebruiken.
2. De marifoonkanalen zijn gewijzigd na een herindeling van de frequenties voor dit riviergedeelte in november 2022. Dit besluit voorziet derhalve een aanpassing van artikel 9.08 door de marifoonkanalen aan te geven die gebruikt moeten worden voor de nachtvaart.
3. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De voorgestelde wijziging beoogt de aanpassing van de bepalingen van artikel 9.08 van het RPR die van toepassing zijn op de nachtvaart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar.

De marifoonkanalen ter hoogte van de districtscentrale Oberwesel zijn op 15 november 2022 gewijzigd. Een verandering in de frequentietoewijzingen heeft geleid tot een wijziging van de VHF-kanalen (Very High Frequencies- of ultrakortegolf-kanalen). Voor het walstation 'districtscentrale Oberwesel' in Bingen is het huidige kanaal 24 bijgevolg gewijzigd in kanaal 04.

Aangezien het gaat om een specifieke regeling voor de nachtvaart op het gedeelte Bingen – St. Goar die het verplichte gebruik van de marifoon op bepaalde kanalen voorziet, moeten de exacte kanalen worden vermeld in het RPR. Een simpele verwijzing naar het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart zou niet voldoende zijn.

De wijziging beoogt dus een aanpassing van de bepalingen van artikel 9.08 van het RPR ten gevolge van de wijziging van de marifoonkanalen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het zou uiteraard mogelijk zijn om af te zien van deze wijziging, maar dit zou in aanzienlijke mate afbreuk doen aan de rechtszekerheid van de Rijnregelgeving.

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

Consequenties van de genoemde wijziging

Deze wijziging houdt geen aanvullende kosten in voor het bedrijfsleven en de overheid.

De wijziging treedt in werking op 1 juni 2024.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar in dat geval zou geen verdere bijdrage geleverd kunnen worden aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

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

met het doel het Rijnvaartpolitierglement in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie op de Rijn,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 9.08 van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 juni 2024.

Bijlage

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Artikel 9.08 wordt als volgt gewijzigd:

'Artikel 9.08

Nachtvaart op het riviergedeelte Bingen - St. Goar

Tussen Bingen (km 530,00) en St. Goar (km 556,00) mag 's nachts een schip slechts varen indien het gebruik maakt van de marifoon op kanaal 10 (schip-schip) of kanaal 04, en moet een afvarend schip gebruik maken van radar.'

PROTOCOL 8

Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot andere schepen met ingang van 1 december 2026

1. De CCR heeft tijdens haar plenaire vergadering in het voorjaar van 2012 de strategie van de CCR voor de ontwikkeling van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn (RIS-strategie) aangenomen (Besluit 2012-I-10). De RIS-strategie van de CCR omvat 26 maatregelen '*voor de ontwikkeling en de implementatie van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn*'. De RIS-strategie voorziet tevens, op middellange en lange termijn, de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot schepen die niet aan de meldplicht als bedoeld in artikel 12.01 van het RPR zijn onderworpen. Het elektronisch melden vereenvoudigt de gegevensuitwisseling tussen de schepen en de verkeerscentrales in vergelijking met de meldingen die via de marifoon of langs schriftelijke weg verlopen. Het elektronisch melden is een *RIS-key technology*, die de volgende RIS-diensten vereenvoudigt: strategische verkeersinformatie, verkeersmanagement, voorkomen van ongevallen, statistische analyses, rechtshandhaving, vaarwegbelasting en havengelden, evenals informatie voor de vervoerslogistiek.
2. 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 calamiteitenmanagement. 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 op welke plaats deze melding gedaan moet worden.
3. De bepalingen van artikel 12.01 van het RPR zijn in de afgelopen jaren meerdere malen gewijzigd, met name in verband met de invoering van de elektronische meldplicht.

4. De elektronische meldplicht is gefaseerd ingevoerd vanaf 2010. De belangrijkste fasen waren de volgende:
 - 1 januari 2010: elektronische meldplicht voor schepen die meer dan 20 containers of ten minste één container met gevaarlijke goederen vervoeren (Besluit 2009-I-17),
 - 1 december 2015: elektronische meldplicht voor alle schepen die containers vervoeren (Besluit 2015-I-16),
 - 1 december 2018: elektronische meldplicht voor schepen met vaste tanks aan boord (Besluit 2017-I-11),
 - 1 december 2021: elektronische meldplicht voor alle andere meldplichtige schepen en samenstellen overeenkomstig artikel 12.01, eerste lid, van het RPR (Besluit 2020-I-12).
5. Gezien de voordelen van het elektronisch melden en het feit dat het systeem nu volledig operationeel is, wenst de Centrale Commissie te informeren over haar principiële beslissing om de elektronische meldplicht uit te breiden tot bepaalde schepen die nog niet meldplichtig zijn met ingang van 1 december 2026.
6. Dit besluit heeft twee doelstellingen:
 - Ten eerste moet het bedrijfsleven in een voldoende vroeg stadium worden geïnformeerd over het tijdstip van inwerkingtreding van de uitbreiding van de elektronische meldplicht. Dit stelt het scheepvaartbedrijfsleven in staat zich optimaal voor te bereiden.
 - Ten tweede moet het Comité Politierglement worden opgedragen om de nodige aanpassingen in de regelgeving aan te brengen met het oog op deze toekomstige uitbreiding van de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2026 en het bedrijfsleven te begeleiden bij de voorbereiding van deze meldplicht.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de RIS-strategie van de CCR die is aangenomen bij Besluit 2012-I-10,

gezien de Verklaring van Mannheim '150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart' die in 2018 is aangenomen,

indachtig haar streven om de veiligheid en welvaart in de Rijnvaart te waarborgen,

gezien de succesvolle implementatie van de elektronische meldplicht

- voor schepen en samenstellen die meer dan 20 containers aan boord hebben of die containers aan boord hebben waarop het ADN van toepassing is (Besluit 2009-I-17),
- voor schepen en samenstellen die containers vervoeren (Besluit 2015-I-16),
- voor schepen met vaste tanks aan boord (Besluit 2017-I-11),
- voor alle andere meldplichtige schepen en samenstellen overeenkomstig artikel 12.01, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) (Besluit 2020-I-12),

in het streven het scheepvaartbedrijfsleven in een voldoende vroeg stadium te informeren over de nieuwe uitbreiding van de elektronische meldplicht tot schepen die tot nu toe nog niet onder de elektronische meldplicht vielen en haar te begeleiden bij de voorbereiding van deze uitbreiding,

overwegende

- dat de uitbreiding van de elektronische meldplicht de veiligheid van de Rijnvaart verbetert,
- dat zij geen kennis heeft genomen van bijzondere moeilijkheden ten gevolge van de implementatie van de elektronische meldplicht in het kader van de laatst aangenomen uitbreiding,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

neemt dit besluit aan, dat tot doel heeft te informeren over haar principiële beslissing om de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2026 uit te breiden tot de navolgende schepen:

- schepen met een lengte van meer dan 86 m en minder dan of gelijk aan 110 m die beschikken over één of meer laadruim(en) voor het vervoer van goederen,
- schepen die voor hun voortstuwing een andere energiebron gebruiken dan diesel of vloeibaar aardgas,

geeft aan dat deze nieuwe verplichting geldt voor schepen voor dagtochten die een andere energiebron gebruiken dan diesel of vloeibaar aardgas (LNG).

draagt haar Comité Politiereglement op om middels de Werkgroep Politiereglement in samenspraak met enerzijds het scheepvaartbedrijfsleven en anderzijds de Werkgroep RIS voor het najaar van 2025 concrete voorstellen met betrekking tot de noodzakelijke wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement en, in voorkomend geval, tot andere ondersteunende maatregelen aan haar voor te leggen.

PROTOCOL 9

Wijziging van de datum van inwerkingtreding van Besluit 2022-II-12 betreffende een definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

gezien de Verklaring van Mannheim '150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart',

gezien Besluit 2022-II-12 betreffende een definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd,

ter ondersteuning van de ontwikkeling van en de proefnemingen met geautomatiseerd varen of schepen die op afstand worden bestuurd, waarbij op consistente wijze een gelijkwaardig veiligheidsniveau gewaarborgd wordt aan dat van de andere schepen die op de Rijn varen,

gelet op de geplande proefprojecten op de Rijn,

besluit de datum van inwerkingtreding van de bij Besluit 2022-II-12 aangenomen wijziging te vervroegen van 1 december 2023 naar 1 augustus 2023.

V. Technische voorschriften voor schepen

PROTOCOL 10
Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)
Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)

Geen besluit.

VI. Vraagstukken in verband met de rijn als vaarweg

PROTOCOL 11
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 2022
(2022-I-16)

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

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts voor 2022

Het jaar 2022 was in hydrologisch opzicht een relatief droog jaar. In 2022 hebben zich enkele kleine gebeurtenissen voorgedaan, die echter nooit hebben geleid tot waterstanden waarbij de scheepvaart moest worden onderbroken. Van januari tot begin maart schommelden de waterstanden tussen de gemiddelde waterstand (GW) ($\pm 0,5 - 1$ m) en de gemiddelde laagwaterstand (GLW), om vervolgens de hele maand maart boven de GLW te blijven.

Vanaf half april schommelden de waterstanden tot begin juli in het GW-bereik, om vervolgens zoals verwacht voortdurend te dalen naar het laagwaterbereik, tot een minimum van 56 cm op 17 augustus 2022.

Vervolgens stegen de waterstanden weer kort tot het GW-bereik, om dan weer te dalen tot net boven de GLW. Eind september en eind december stegen de waterstanden telkens tot net 400 cm.

In maart 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. Van eind juli tot half augustus werd de verdragswaterstand met kleine onderbrekingen continu overschreden.

De volgende statistische gegevens zijn van belang voor het kalenderjaar 2022 met betrekking tot de peilschaal Iffezheim:

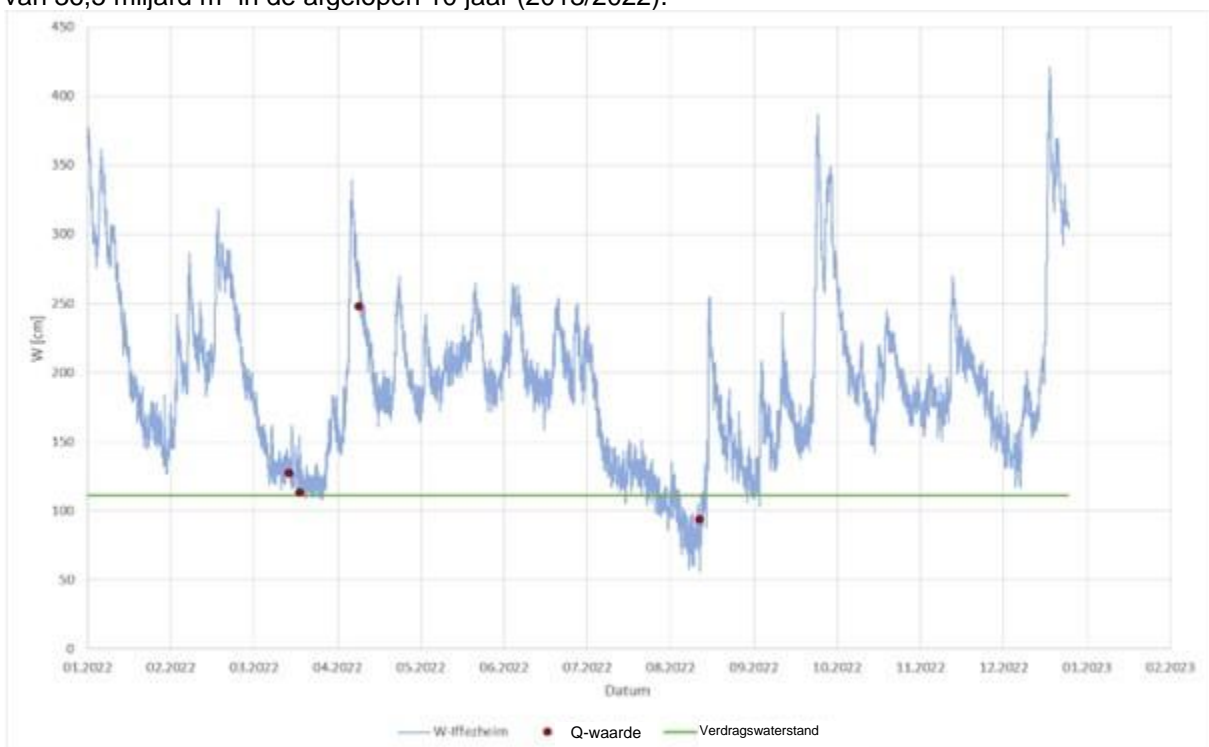
$LLW_{KJ2022} = 56$ cm op 17 augustus 2022 (laagst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

$LLW_{KJ2022} = 76$ cm op 12 augustus 2022 (kleinste daggemiddelde met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

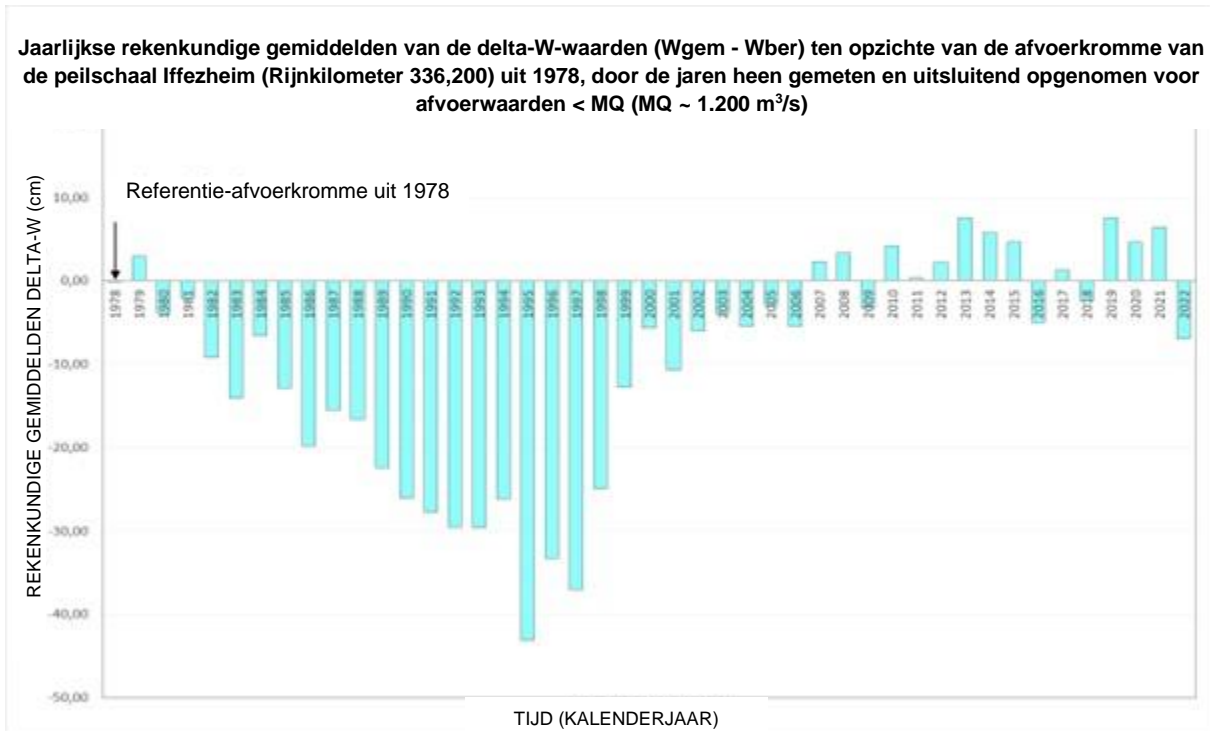
$GW_{KJ2022} = 190$ cm (ter vergelijking de GW in 2013/2022 (KJ) = 237 cm),

$HHW_{KJ2022} = 421$ cm op 25 december 2022 (hoogst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de hoogste hoogwaterstand of HHW).

De totale afvoer bedroeg in het kalenderjaar (KJ) 2022 ongeveer 28,5 miljard m³, tegen een gemiddelde van 36,5 miljard m³ in de afgelopen 10 jaar (2013/2022).



In de maanden maart, april en augustus 2022 werden bij de peilschaal Iffezheim (Rijnkilometer 336,2) een totaal van 4 afvoermetingen uitgevoerd. Alle meetresultaten lagen onder 1.200 m³/s. De 4 meetresultaten lagen tussen 479 en 1.195 m³/s. De metingen werden tussen 17 maart en 17 augustus 2022 uitgevoerd.



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 2022 **-7,00 cm** bedragen.

PROTOCOL 12 Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2022-I-17)

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 de uitvoering daarvan niet wezenlijk belemmeren.

Bijlage

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn in 2022 – 2023

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 2022 bedroeg de aangevulde hoeveelheid 108.388 m ³ In 2023 zal de aangevulde hoeveelheid naar schatting 185.000 m ³ bedragen.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,00 – 352,00	In uitvoering Doel: verhinderen van verdere bodemerosie, stabilisatie van de bodem. In 2022 werd bij Rijn-km 336,150 tot 352,070 geen steenbestorting van klasse CP45/122 toegepast. Voor 2023 is, afhankelijk van de afvoeromstandigheden, geen toepassing van bodemstabiliseringsmateriaal voorzien.	Geen
3	Aanvullende maatregel met betrekking tot de bodemstabilisatie 'Bockum-Krefeld'	757,70 – 763,60	Begin van de bouwwerkzaamheden in november 2022. Uitvoering van de maatregel tot het voorjaar van 2025.	Waarschuwing, voorzichtigheid betrachten in de werkzone
4	Sedimentaanvulling 'middenloop Duitse Nederrijn', fase 5	753,00 – 759,70 en 759,70 – 763,50	Bouwwerkzaamheden voorzien vanaf maart 2022	Geen
5	Sedimentaanvulling 'bedenloop Duitse Nederrijn', fase 3	808,00 – 858,00	Begin van de bouwwerkzaamheden in de zomer van 2022	Geen

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Nederlandse Rijn in 2022 – 2023

Nr.	Project	Rijn-km	Omschrijving	Gevolgen voor scheepvaart tijdens uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1.	Overnachtingshaven Spijk	860	Aanleg van overnachtingshaven. Capaciteit circa 50 ligplaatsen. In uitvoering / Gereed einde 2023	Geen hinder voor de scheepvaart
2.	Sedimentsuppletie erosiekuil Nijmegen	887 - 889	Vullen erosiekuil benedenstrooms in de harde laag van Nijmegen middels storten van systeemeigen materiaal door een onderlosser.	Geen hinder voor de scheepvaart
3.	Sedimentsuppletie Kribvakken Waal	877 - 879 894 - 895 896 - 897	Doel: Pilot -> verkenning opties om verdere erosie zomerbed tegen te gaan. Uitvoering: augustus/september 2023	Geen hinder voor de scheepvaart
Maatregelen op Pannerdensch Kanaal				
1.	Kribverlaging	867 - 874	Krib- en oeeververlaging Uitvoering: 2021 – 2023	Enige hinder tijdens werkzaamheden

PROTOCOL 13

Nieuwbouw van een kade en dukdalven bestemd voor vaartuigen die zware goederen of agrarische bulk vervoeren te Namsheim, aan de linkeroever, Rijnkilometer 215,900 - 216,300

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring die haar Comité Infrastructuur en milieu krachtens de bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheid overeenkomstig Besluit 1990-II-46 heeft verleend aan de bouw van een kade en dukdalven bestemd voor vaartuigen die zware goederen of agrarische bulk vervoeren te Namsheim, Rijnkilometer 215,900 - 216,300 aan de linkeroever.

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

Bijlage

Controlelijst voor de nieuwbouw van een kade en dukdalven bestemd voor vaartuigen die zware goederen of agrarische bulk vervoeren te Namsheim, aan de linkeroever, Rijnkilometer 215,900 - 216,300

1. Soort bouwwerk

Er zijn twee voorzieningen gepland:

- Een damwandkade met een bruikbare lengte van 130 m, op ongeveer 14 m van de huidige oever.
- Een aanlegsteiger op vijf dukdalven, op ongeveer 14 m van de oever. De aanlegsteiger omvat ook een metalen loopbrug en een dragend platform voor overslagwerktuigen, die beide op palen rusten.

De infrastructuur kan ook 's nachts worden gebruikt. Het is mogelijk vrij ligplaats te nemen buiten de gebruiksuren van de haventerminal.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Namsheim (Haut-Rhin)

3. Rijnkilometer

215,900 - 216,300

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Het heien van damwandprofielen en het verrichten van opvullingswerkzaamheden voor de aanleg van twee kades met een totale bruikbare lengte van 130 m.

Het aanbrengen van palen voor het plaatsen van de dukdalven, de loopbrug en het platform.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

Ongeveer 125 m bij Rijn-km 216,300

6. Breedte van de vaargeul

88 m

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de afmeerplaats

De kade is voorzien op 14 m van de oever. Deze afstand is nodig om ervoor te zorgen dat het water, rekening houdend met de hellingshoek van de betonnen oever van het GCA (Grand Canal d'Alsace), diep genoeg is voor de vaartuigen die afmeren, en dat een afgemeerd vaartuig niet tot in de vaargeul uitsteekt.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

De bouwwerken liggen op een zodanige afstand van de oever dat de resterende afstand tot de vaargeul één meter bedraagt.

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

Het dichtstbijzijnde bouwwerk is de voorhaven van de sluisen te Fessenheim op een afstand van ongeveer 4,5 km stroomopwaarts. Benedenstrooms zijn de dichtstbijzijnde bouwwerken de sluisen van Vogelgrun, die op 8 km stroomafwaarts zijn gelegen.

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

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

Het bouwwerk steekt niet uit ten opzichte van de vaargeul.

De aanlegplaats langs de kade vormt een rechte lijn en in de hoogte wordt uitgegaan van een referentiewaarde van 201,00 m NGF.

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

Buiten de vaargeul

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

Buiten de vaargeul

13. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)

Niet van toepassing

14. Doorvaarthoogte bij [MHW]

Niet van toepassing

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

Niet van toepassing

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

Niet van toepassing

C. Inachtneming van de radarvaart

17. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

Deze aan te leggen infrastructuur zal gezien de ligging en de aard ervan geen gevolgen voor de radarvaart hebben.

18. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's

Niet van toepassing

19. Geplande constructievorm van het bouwwerk

Zie doorsnedes

20. Gepland constructiemateriaal

De kade wordt gebouwd met damwandprofielen. De kade wordt voorzien van een betonnen kroonbalk, een opvulling aan de achterzijde van de damwand en een deklaag van asfalt.

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

21. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De werkzaamheden worden verricht vanaf de oever of met nautische middelen zonder gevolgen voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke waakzaamheidsmaatregelen. De details zijn afhankelijk van de methoden die door de ondernemingen worden voorgesteld in het kader van de aanbesteding.

22. Periode van de uitvoering

De werkzaamheden zullen idealiter in het najaar van 2024 worden gestart en zouden een periode van vier maanden in beslag nemen.

Uit de uitgevoerde milieueffectbeoordeling blijkt dat dit een geschikte periode is voor de uitvoering van de werkzaamheden.

23. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

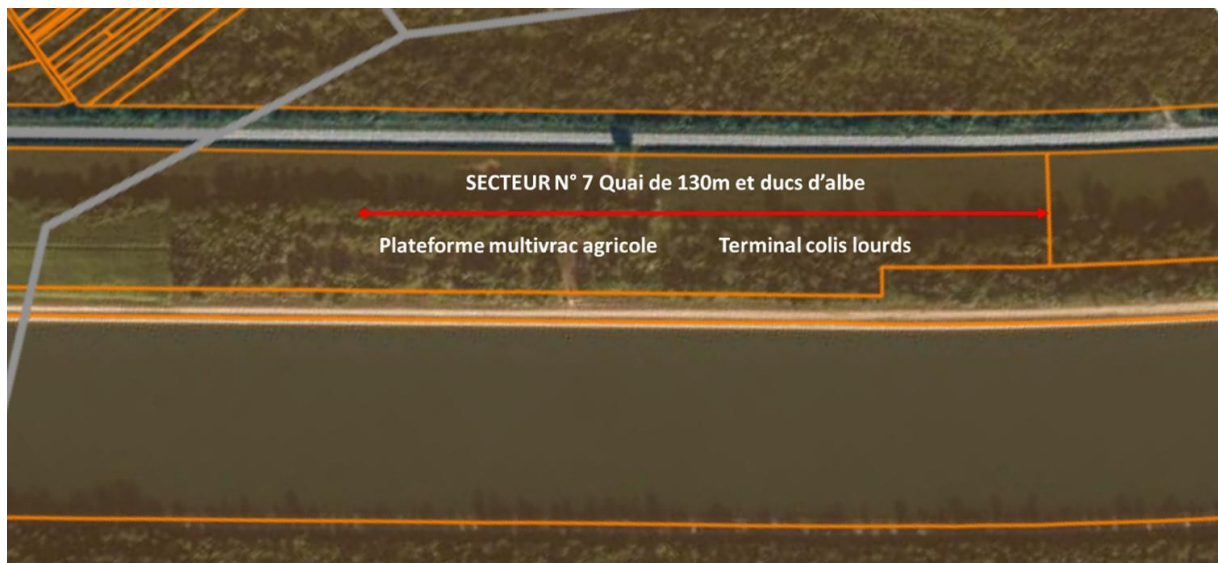
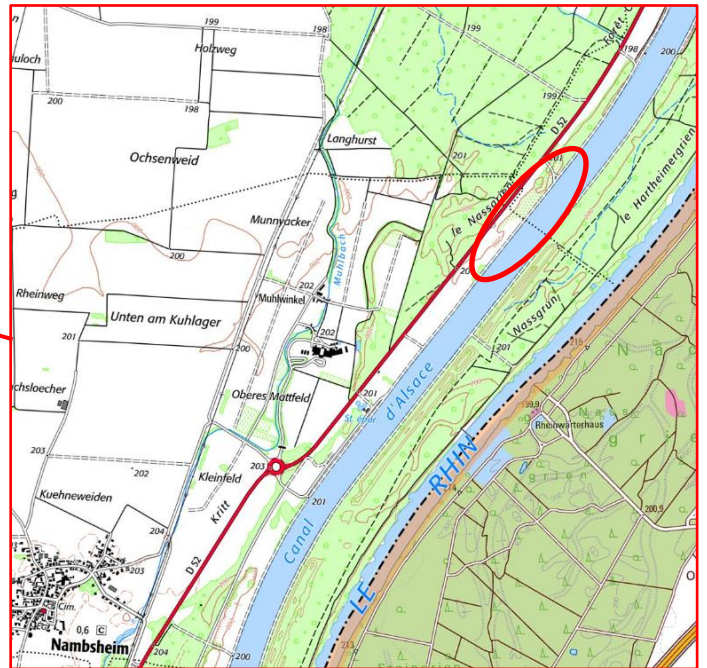
Tijdens de bouwwerkzaamheden moet de snelheid worden teruggebracht en moeten waterbewegingen worden vermeden.

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

Het is niet nodig de scheepvaart stil te leggen.

E. Tekeningen (Formaat max. DIN A3, PDF)

Overzichtstekening van de nieuwe kade en dukdalven

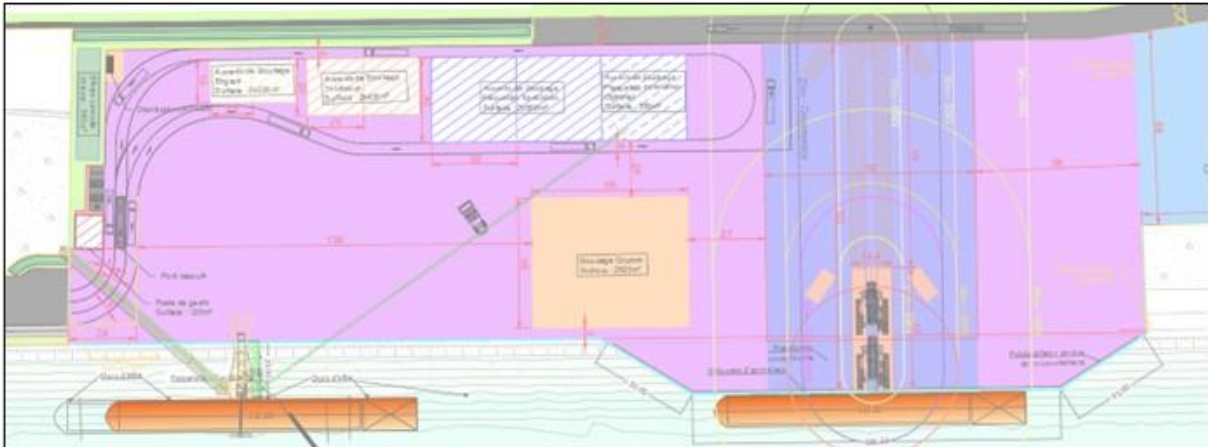


Legenda:

SECTEUR N° 7 Quai de 130 m et ducs d'Albe = SECTOR nr. 7 Kade van 130 meter en dukdalven

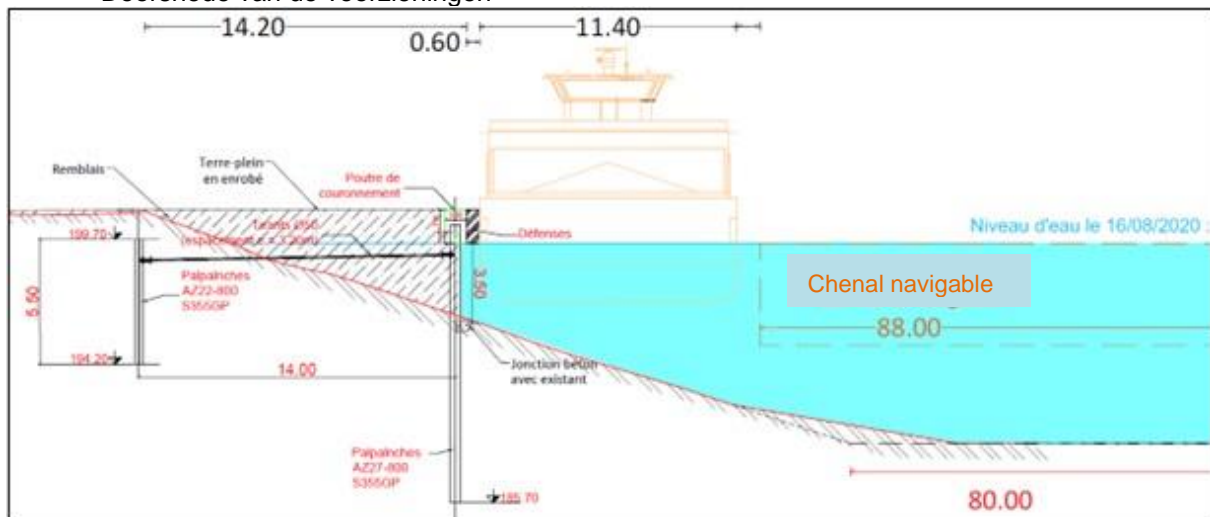
Plateforme multivrac agricole = Platform voor agrarische multibulk

Terminal colis lourds = Terminal voor zware goederen



Bovenaanzicht (dukdalven aan de linkerzijde en kade aan de rechterzijde)

Doorsnede van de voorzieningen

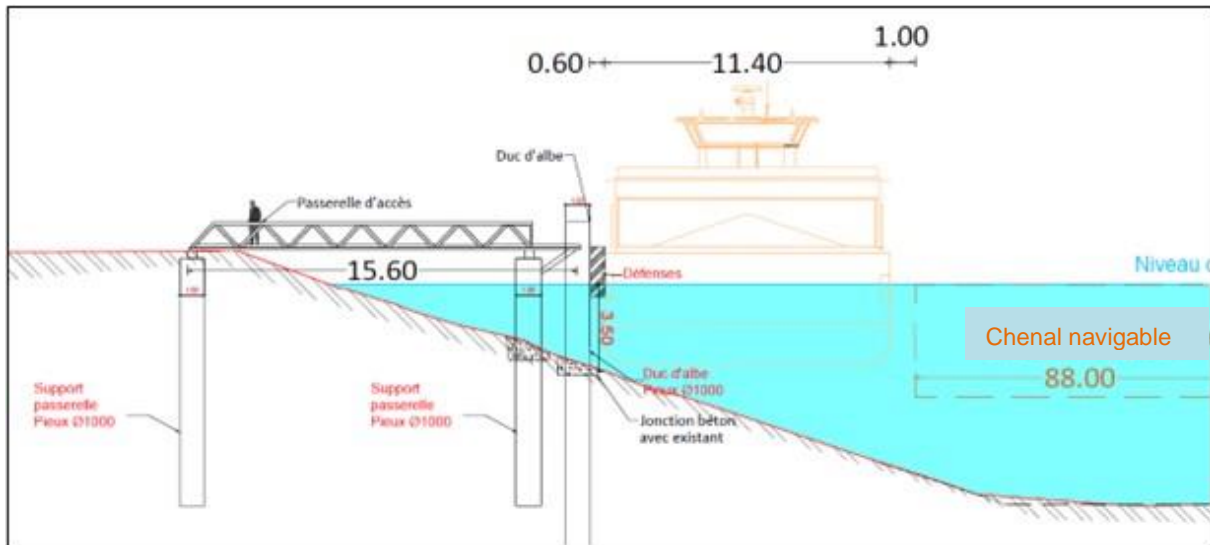


Doorsnede van de damwandkade

Legenda:

Remblais = opvulling
 Terre-plein en enrobé = afwerking van asfalt
 Poutre de couronnement = kroonbalk
 Tirants = trekbalen
 Palplanches = damwand

Défenses = stootvoorziening
 Jonction béton avec existant = betonnen aansluiting op de bestaande voorziening
 Niveau d'eau le 16/08/2020 = waterstand op 16/08/2020
 Chenal navigable = vaargeul



Doorsnede van de dukdalven

Legenda:

Passerelle d'accès = loopbrug

Support passerelle = paal waarop de loopbrug rust

Pieux Ø 1000 = palen Ø 1000

Duc d'albe = dukdalf

Défenses = stootvoorziening

Jonction béton avec existant = betonnen aansluiting op de bestaande voorziening

Niveau d'eau le 16/08/2020 = waterstand op 16/08/2020

Chenal navigable = vaargeul

PROTOCOL 14

Brug van Chalampé

Onderhoud van de rails voor het inspectieplatform aan de onderzijde van het brugdek, Rijnkilometer 199,200

Besluit

De Centrale Commissie

hecht op basis van bestaande verdragen haar goedkeuring aan de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan de brug bij Chalampé Rijn-km 199,200 onder de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen.

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

Bijlage

Brug van Chalampé
Controlelijst voor het onderhoud van de rails voor het inspectieplatform aan de
onderzijde van het brugdek, Rijnkilometer 199,200

1. Soort brug

Bestaande metalen verkeers-/spoorbrug met zijbalken van het type Warren

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Neuenburg, Chalampé

3. Rijnkilometer

199,200

4. Soort bouwwerkzaamheden

De werkzaamheden bestaan uit het onderhoud van de rails van het platform dat wordt gebruikt voor nauwkeurige inspecties aan de onderzijde van het bouwwerk:

- verwijderen van de beschadigde rails,
- plaatsen van de nieuwe rails.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

210 m

6. Breedte van de vaargeul

80 m

7. Aantal pijlers in het vaarwater

Twee bestaande pijlers

8. Aantal pijlers in de vaargeul

Twee bestaande pijlers

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen

één opening met een breedte van 80 m

10. Breedte van de brugoverspanning

17 m

11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug

Stroomopwaarts: de dichtstbijzijnde brug ligt op 4,5 km, in OTTMARSHEIM
Stroomafwaarts: de dichtstbijzijnde brug ligt op 12 km, in FESSENHEIM

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

12. Vorm van de overspanning

Recht

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

222,32 m (ongewijzigd)

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

223,01 m (ongewijzigd)

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)

215,29 m

16. Doorvaarthoogte bij [MHW]

7,06 m (ongewijzigd)

17. Doorvaartbreedte bij [MHW] met een hoogte van 7,06 m

80 m (ongewijzigd)

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

Niet van toepassing

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

Voor de stroomafwaarts gelegen brugpijlers bevinden zich twee paar gemarkeerde radarreflectoren.

20. Geplande constructievorm van het bouwwerk

Niet van toepassing (bestaande brug)

21. Gepland constructiemateriaal

Niet van toepassing (bestaande brug)

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Wijze waarop de werkzaamheden zullen worden uitgevoerd

Voor de werkzaamheden zullen een pontonkraan met stabilisatiepalen, en een duwboot met hoogwerkers worden gebruikt. Op beide voorzieningen zullen verkeersborden en -lichten worden aangebracht, zoals voorzien in de regelgeving.

De werkzaamheden zullen geleidelijk worden verricht, waarbij per dag twee railsegmenten zullen worden vervangen.

23. Periode van de uitvoering

Zomer 2023

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

De scheepvaart zal gedurende vier dagen twee keer per dag drie uur worden stilgelegd.

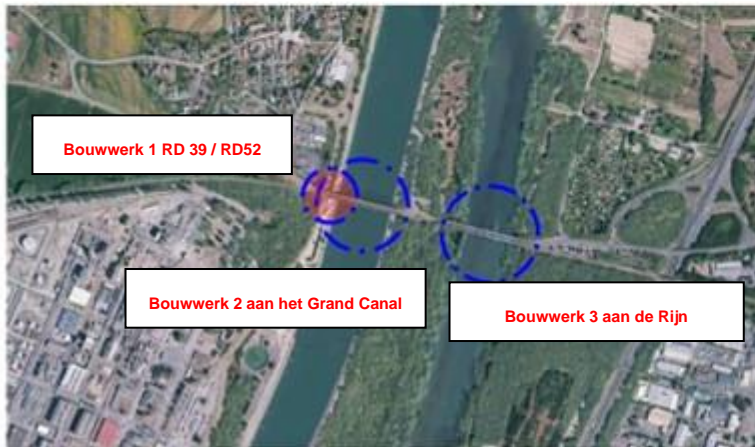
De scheepvaart zal worden stilgelegd tussen de sluisen te Ottmarsheim bovenstrooms en Fessenheim benedenstrooms.

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

Er zal gedurende vier dagen twee keer per dag drie uur in het kanaal worden gewerkt volgens het volgende tijdschema: 8.30 uur tot 11.30 uur en 14.00 uur tot 17.00 uur.

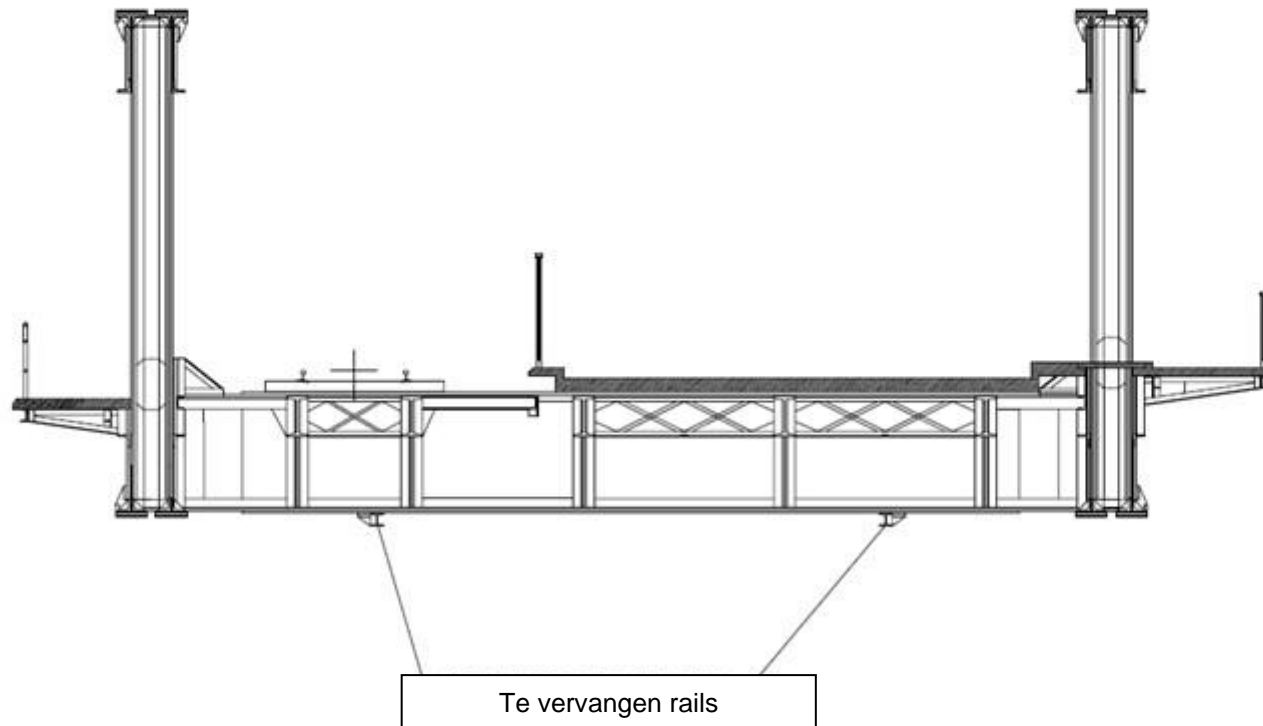
E. Tekeningen (Formaat max. DIN A3, PDF)

26. Overzichtstekening van het bouwwerk



Pra Km: 17.263 - IF 124000 - Commune de CHALAMPE

DOORSNEDE



PROTOCOL 15
Uitbreiding van het voet- en fietspad van de spoorbrug van Horchheim bij Koblenz,
Rijnkilometer 588,523

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de uitbreiding van de brug bij Horchheim Rijn-km 588,523 wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

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

Bijlage

Controlelijst voor de uitbreiding van het voet- en fietspad van de spoorbrug van Horchheim bij Koblenz, Rijnkilometer 588,523

1. Soort bouwwerk

Spoorbrug met een voetpad

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Koblenz

3. Rijnkilometer

588,523

4. Soort bouwwerkzaamheden:

In het kader van de maatregel wordt van het bestaande voetpad stroomopwaarts (breedte 1,50 m) een fietspad gemaakt (breedte 2,53 m) door de onderbouw van de voetgangersconsole stroomopwaarts te vervangen en verbreden.

De vervanging van de console moet worden uitgevoerd vanaf een steiger. Deze steiger wordt bevestigd aan de bovenbouw van de brug en opgebouwd voor telkens één brugopening. Met de steiger wordt het betrokken bouwdeel volledig omsloten. De gemonteerde steiger veroorzaakt geen beperking van het profiel van de vrije ruimte.

De steiger kan alleen vanaf het water worden opgebouwd en afgebroken. Voor het opbouwen en afbreken van de steiger moet de desbetreffende brugopening dus worden afgesloten voor het scheepvaartverkeer. Zodra de steiger klaar is en de omsluiting compleet is, wordt de brugopening weer opengesteld voor de scheepvaart.

Als de bredere console boven een brugopening geplaatst is, wordt de steiger boven deze opening volledig afgebroken. Voor deze demontage is een tweede stremming van de brugopening nodig.

Deze procedure wordt vervolgens herhaald voor de tweede brugopening.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

200 m

6. Breedte van de vaargeul

190 m

7. Aantal pijlers in het vaarwater

1

8. Aantal pijlers in de vaargeul

1

9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen

2

10. Breedte van de brugoverspanning

12,8 m (huidige situatie) / 13,8 m (toekomstige situatie)

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

60 m stroomopwaarts (brug-as tot brug-as): zuidbrug van Koblenz, Rijnkilometer 588,465

2.350 m stroomafwaarts: brug van Pfaffendorf, Rijnkilometer 590,872

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

12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen)

Recht

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

Linker opening 74,15 m NHN

Rechter opening 74,12 m NHN

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

Linker opening 74,37 m NHN

Rechter opening 74,38 m NHN

15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)

64,80 m NHN

16. Doorvaarthoogte bij [MHW]

Linker opening 9,35 m

Rechter opening 9,32 m

17. Doorvaartbreedte bij [MHW] met een hoogte van (9,10 m)

Linker opening 67 m of 64 m (zie nummer 26)

Rechter opening 78 m of 74 m (zie nummer 26)

C. Inachtneming van de radarvaart

18. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

Niet nodig, aangezien de bovenbouw van de brug in wezen ongewijzigd blijft

19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's

Niet nodig, zie onder 18

20. Geplande constructievorm van het bouwwerk

Ongewijzigd

21. Gepland constructiemateriaal

Staal

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort brugmontage (voor zover reeds bekend)

De plaatsing van de bredere console moet worden uitgevoerd vanaf een steiger. Deze steiger wordt bevestigd aan de bovenbouw van de brug en opgebouwd voor telkens één brugopening. De gemonteerde steiger veroorzaakt geen beperking van het profiel van de vrije ruimte. Met de steiger wordt het betrokken bouwdeel volledig omsloten.

De steiger kan alleen vanaf het water worden opgebouwd en afgebroken. Voor het opbouwen en afbreken van de steiger moet de desbetreffende brugopening dus worden afgesloten voor het scheepvaartverkeer. Zodra de steiger klaar is en de omsluiting compleet is, wordt de brugopening weer opengesteld voor de scheepvaart.

Na de voltooiing van de bredere console boven een brugopening wordt de steiger boven deze opening volledig afgebroken. Voor deze demontage is een tweede stremming van de brugopening nodig.

Deze procedure wordt vervolgens herhaald voor de tweede brugopening.

23. Periode van de uitvoering

Een definitieve uitvoeringstermijn is nog niet vastgesteld. Het is de bedoeling dat de bouw in het derde kwartaal van 2023 van start gaat. De uitvoerder van het project schat de totale bouwtijd, inclusief de maatregelen in het uiterwaardengebied, op twee jaar.

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

Geen

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

De uitvoerder van het project raamt de tijd die nodig is voor het opbouwen en afbreken van de steiger op 12 dagen per brugopening.

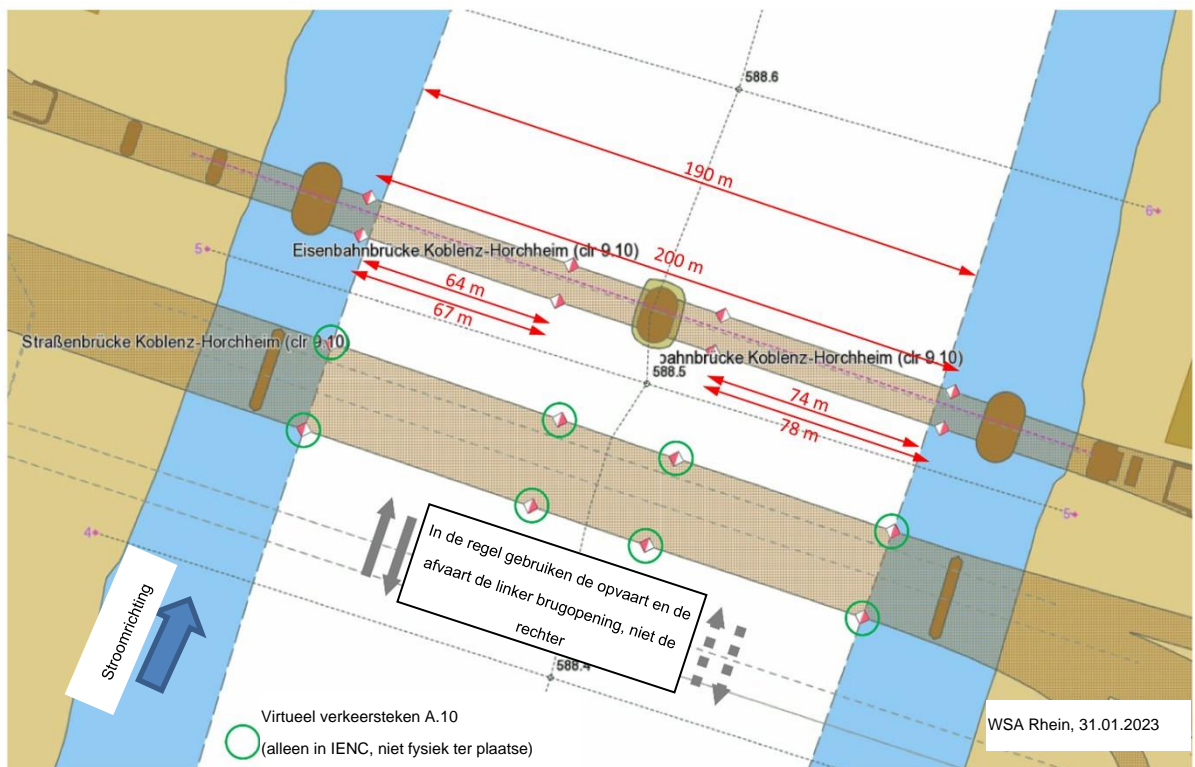
Om logistieke redenen moeten deze 12 dagen indien nodig echter worden onderverdeeld in maximaal drie blokken. Indien deze blokvorming nodig is, ligt tussen de afzonderlijke blokken telkens een periode van ten minste 7 dagen waarin de brugopening opnieuw kan worden gebruikt.

De totale maatregel omvat dus vier fasen
(1 x opbouwen + 1 x afbreken) x 2 brugopeningen = 4 fasen,
waarbij telkens één brugopening voor 12 dagen wordt gesloten.

De geplande uitvoering van de bouwmaatregel vereist geen volledige afsluiting van de Rijn.

E. Tekeningen (Formaat max. DIN A3, PDF)

26. Overzichtstekening met het bouwwerk



Bovenaanzicht van de brug met afmetingen

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



Foto van de brug, bovenstrooms genomen vanaf de linkeroever

PROTOCOL 16 **Nieuwbouw van een kano- en kajakbasis aan de linker Rijnsoever te Huningue,** **Rijnkilometer 170,550**

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring die haar Comité Infrastructuur en milieu krachtens de bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheid overeenkomstig Besluit 1990-II-46 heeft verleend aan de bouw van een kano- en kajakbasis bij Rijnkilometer 170,550 aan de linkeroever.

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

Bijlage

Controlelijst voor de nieuwbouw van een kano- en kajakbasis aan de linker Rijnsoever te Huningue, Rijnkilometer 170,550

1. Soort bouwwerk

Aanleg van een bekken met een kade en een tewaterlatingshelling, voor de nieuwbouw van een kano- en kajakbasis. Er worden ook een trap en een hellingbaan gebouwd voor de toegang tot het kadeplatform.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Huningue (Frankrijk)

3. Rijnkilometer

170,568 - 170,532

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Grond- en civieltechnische werken voor de bouw van een rechte damwandkade, een tewaterlatingshelling en toegangsmogelijkheden bestaand uit een trap en een helling onder een kleine hoek.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

Ongewijzigd

6. Breedte van de vaargeul

Ongewijzigd

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het bouwwerk

Het bekken heeft een oppervlakte van 450 m²: een lengte van 30 m in de stroomrichting van de Rijn en een breedte van 15 m haaks op de stroomrichting van de Rijn.

De landinwaartse zijde van het bekken is over de volledige lengte voorzien van een damwandkade met een lengte van 30 m en een breedte van 2,50 m. Het kadeplatform is voorzien van een betonnen beplating.

Het kadeplatform ligt 0,30 m boven het normale stuwpeil van de Rijn.

De landinwaartse zijde van het bekken is ook voorzien van een betonnen tewaterlatingshelling met een hellingsgraad van 12,56%, een lengte van 20,70 m en een breedte van 3,18 m.

Voor de toegang tot het kadeplatform vanaf het land is enerzijds een betonnen trap met een breedte van 8,00 m voorzien, en anderzijds een betonnen hellingbaan met een hellingsgraad van 5,00% en een breedte van 1,50 m voor personen met beperkte mobiliteit.

Het bekken is één meter dieper dan het normale stuwpeil van de Rijn.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

Het project en de werkzaamheden worden achter de bestaande oever uitgevoerd en nemen geen ruimte in op het vaarwater. Het project komt dus volledig buiten de vaargeul te liggen.

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De bouwwerkzaamheden zullen volledig vanaf de Rijnsoever en uitsluitend met middelen vanaf het land worden uitgevoerd, waardoor de scheepvaart niet wordt gehinderd.

De bouwwerkzaamheden zullen als volgt gefaseerd worden uitgevoerd:

- grondwerken ter hoogte van de kade en de helling,
- het heien van damwandprofielen en de bouw van betonconstructies: kadeplatform, tewaterlatingshelling, toegangstrap naar de kade en hellingbaan naar de kade voor personen met beperkte mobiliteit,
- grondwerken voor het uitgraven van het bekken, en gelijktijdige steenbestorting: verwijderen en afvoeren van ongeveer 450 m³ uitgegraven materiaal, waarvan 30 m³ in de bedding van de Rijn aan de ingang van het bekken, en storten van 450 ton steen.

10. Periode van de uitvoering

De werkzaamheden zullen naar verwachting vier maanden in beslag nemen en tussen januari en april 2024 worden uitgevoerd.

11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

De bouwwerkzaamheden vereisen geen beperking van de scheepvaart.

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

Voor de bouwwerkzaamheden moet de scheepvaart niet worden stilgelegd.

C. Plattegronden en tekeningen

Plaats van het bouwwerk nr. 1:

Linkeroever

Rechteroever



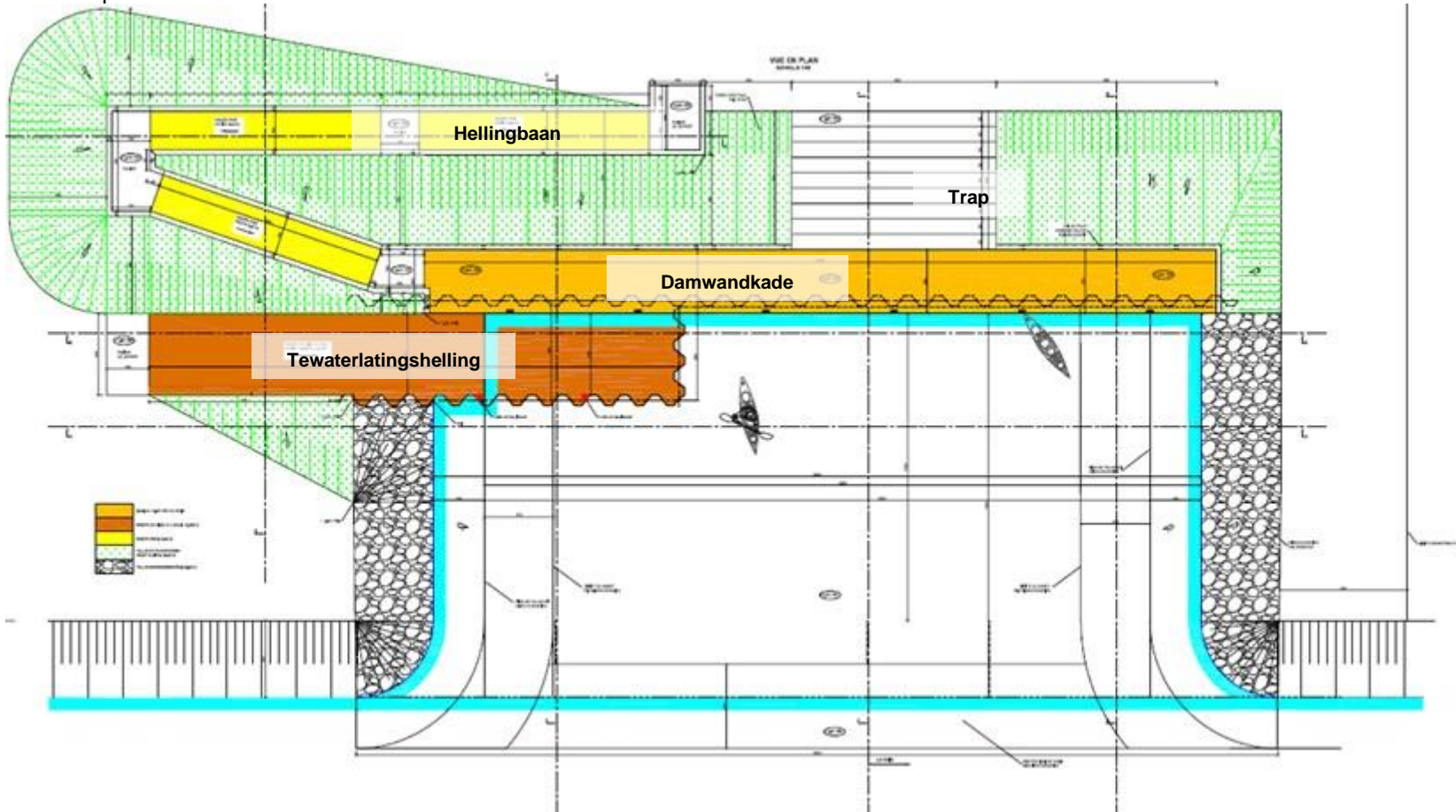
Ruimtelijke inpassing van het bouwwerk:



Bovenaanzicht:

Stroomopwaarts

Stroomafwaarts



PROTOCOL 17
**Aanleg van een nieuwe ligplaatslocatie voor hotelschepen aan de rechteroever van de Rijn,
Rijnkilometer 294,535**

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring die haar Comité Infrastructuur en milieu krachtens de bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheid overeenkomstig Besluit 1990-II-46 heeft verleend aan de aanleg van een nieuwe ligplaatslocatie voor hotelschepen bij Rijnkilometer 294,535, aan de rechteroever.

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

Bijlage

**Controlelijst voor de aanleg van een nieuwe ligplaatslocatie voor hotelschepen
aan de rechteroever van de Rijn, Rijnkilometer 294,535**

1. Soort bouwwerk

Ligplaatslocatie met ponton voor hotelschepen.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Stad Kehl

3. Rijnkilometer

294,535

4. Soort bouwwerkzaamheden

De Firma Ship & Dock Service GmbH wil aan de rechteroever van de Rijn bij kmr 294,535 nieuwe ligplaatsen met walstroom aanleggen en exploiteren.

De firma Ship & Dock Service GmbH wil een nieuwe ligplaatslocatie aanleggen met ligplaatsen van verschillende afmetingen, zowel voor hotelschepen van 135 x 17,5 m als voor schepen met een lengte en breedte van respectievelijk 135 x 11,4 m (met twee schepen langszij), alsook 110 x 11,4 m (eveneens met twee schepen langszij).

De constructies in het dijklichaam langs de Rijn (in de berm aan de kant van het water) bestaan uit niet meer dan twee fundamente: een ankerplaat voor ankerstangen, en een fundament dat de toegangsloopplank draagt. De andere lasten zullen gedragen worden door de dukdalven en twee andere dukdalven vangen de zijdelingse lasten van de drijvende aanlegsteiger op.

Om bij de ligplaatslocatie voldoende diepte te hebben moet er ca. 700 m³ grint weggebaggerd worden.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

Bij kmr 294,535 is de Rijn 175 m breed en bij NHN+135,06 m.

6. Breedte van de vaargeul

112 m

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het bouwwerk

De nieuwe ligplaatslocatie bevindt zich tussen twee reeds bestaande locaties met ligplaatsen met een ponton, één bij kmr 294,330, en de andere bij 294,760.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

Aan de rechteroever van de Rijn, bij kmr 294,425 tot 294,650, buiten de vaargeul. Bij elke constellatie van bij de ligplaatsen afgemeerde schepen is de afstand van de zijkant van het buitenste hotelschip tot de vaargeul minstens 10 m.

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

Zie punt 7; stroomopwaarts bevindt zich bij kmr 293,690 een ander bouwwerk, namelijk een spoorbrug, en stroomafwaarts, van kmr 296,975 tot 297,450, een plaats met diverse openbare ligplaatsen voor tankers.

B. Inachtneming van de radarvaart

10. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

Verwacht wordt dat deze ligplaatsen geen storingen (bijvoorbeeld voor de radar) voor de doorgaande scheepvaart zullen veroorzaken.

11. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's

Niet van toepassing.

12. Geplande constructievorm van het bouwwerk

Niet van toepassing

13. Gepland constructiemateriaal

Niet van toepassing

C. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

14. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De bouwmaatregelen worden uitgevoerd vanaf de wal en vanaf het water.

Voor de baggerwerkzaamheden in de rivier en het plaatsen van de aanleg- en geleidedukdalven worden werkvaartuigen gebruikt.

Geen enkele bouwfase heeft gevolgen voor de scheepvaart in de vaargeul.

15. Periode van de uitvoering

Zomer/najaar 2023

16. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

Voor de duur van de bouwwerkzaamheden wordt er geen beperking van de scheepvaart verwacht.

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

Geen.

D. **Tekeningen (Formaat max. DIN A3, PDF)**

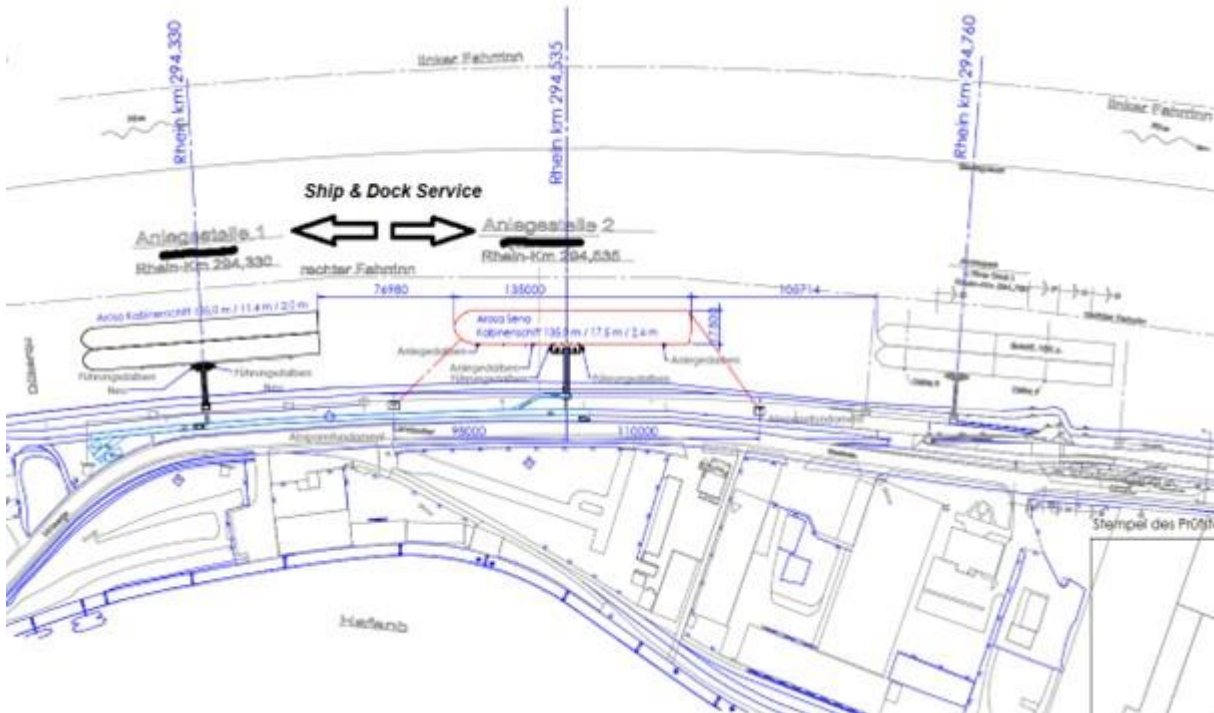
18. Situatiekaart van het GeoPortal (WSV)



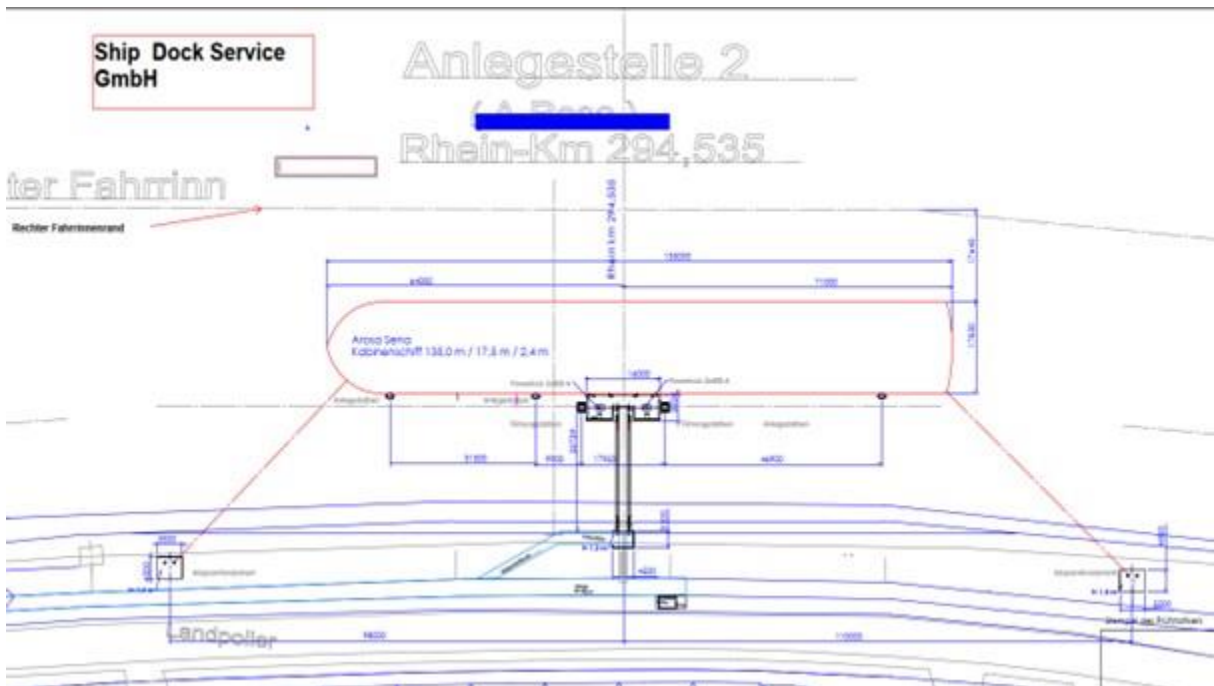
19. Bovenaanzicht op basis van de kaart in het GeoPortal (WSV)



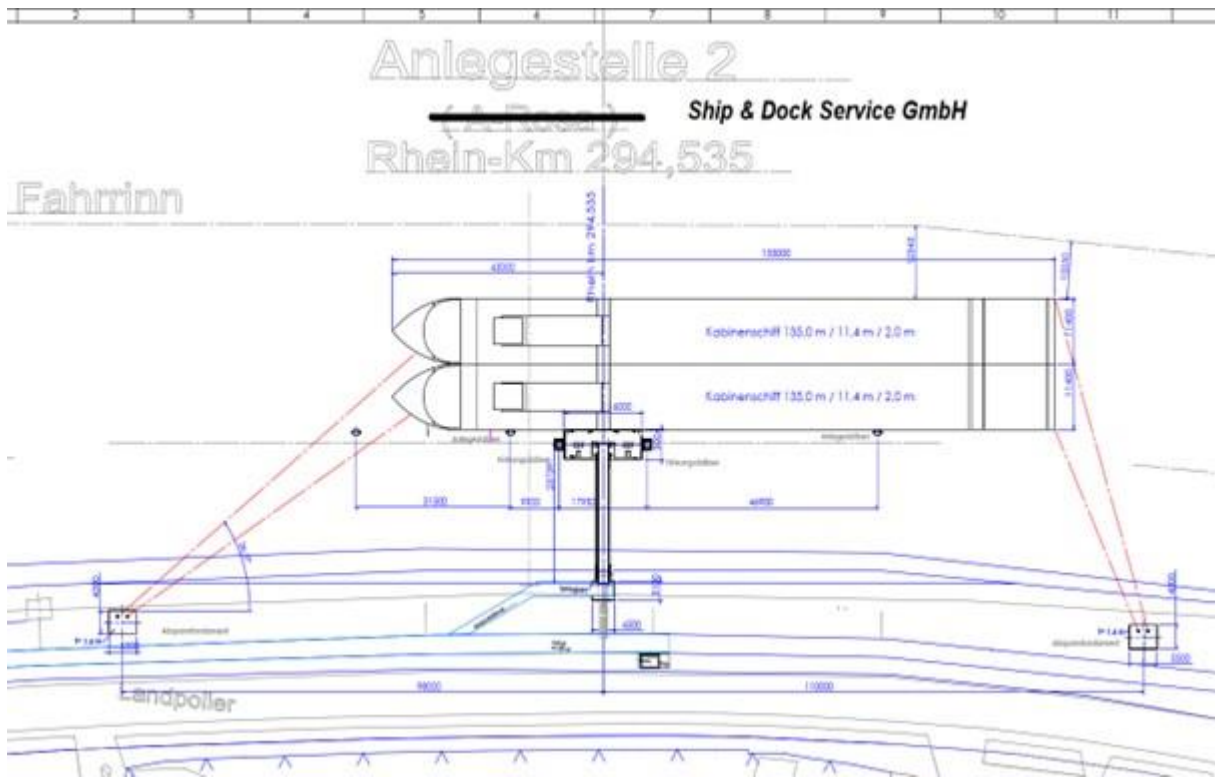
20. Bovenaanzicht en doorsnedes in M: 1 – 2000/500 en M: 1 – 100/200



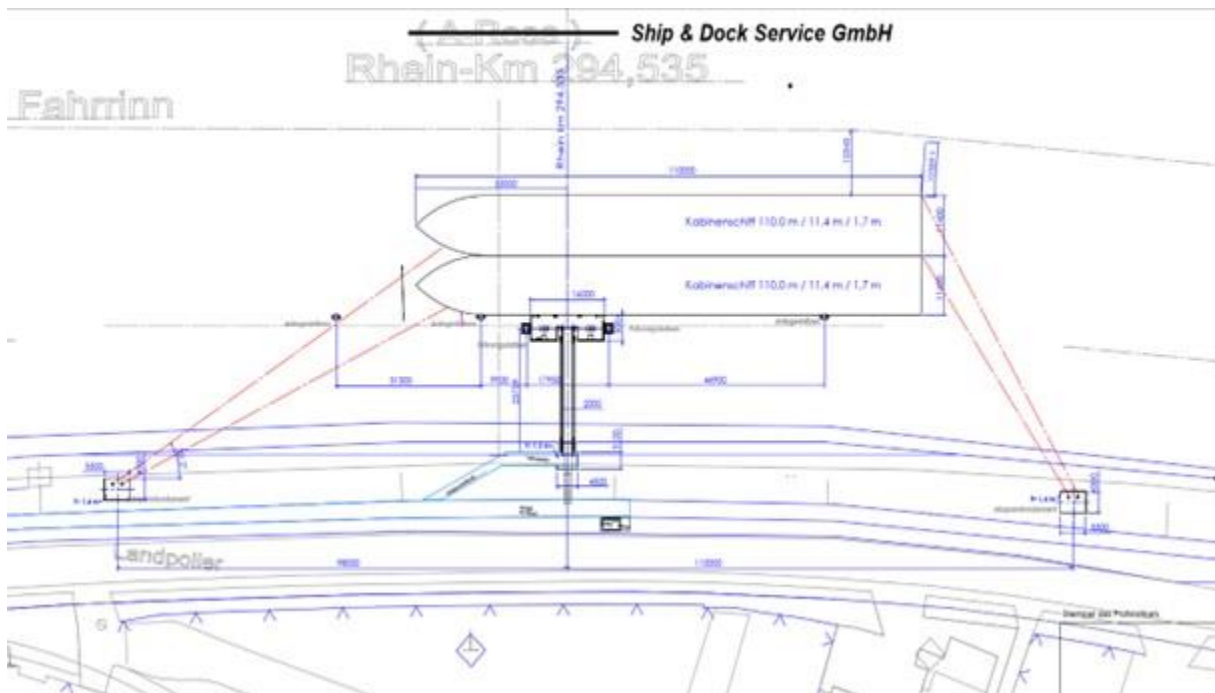
Overzichtssituatieplan M: 1 - 2000



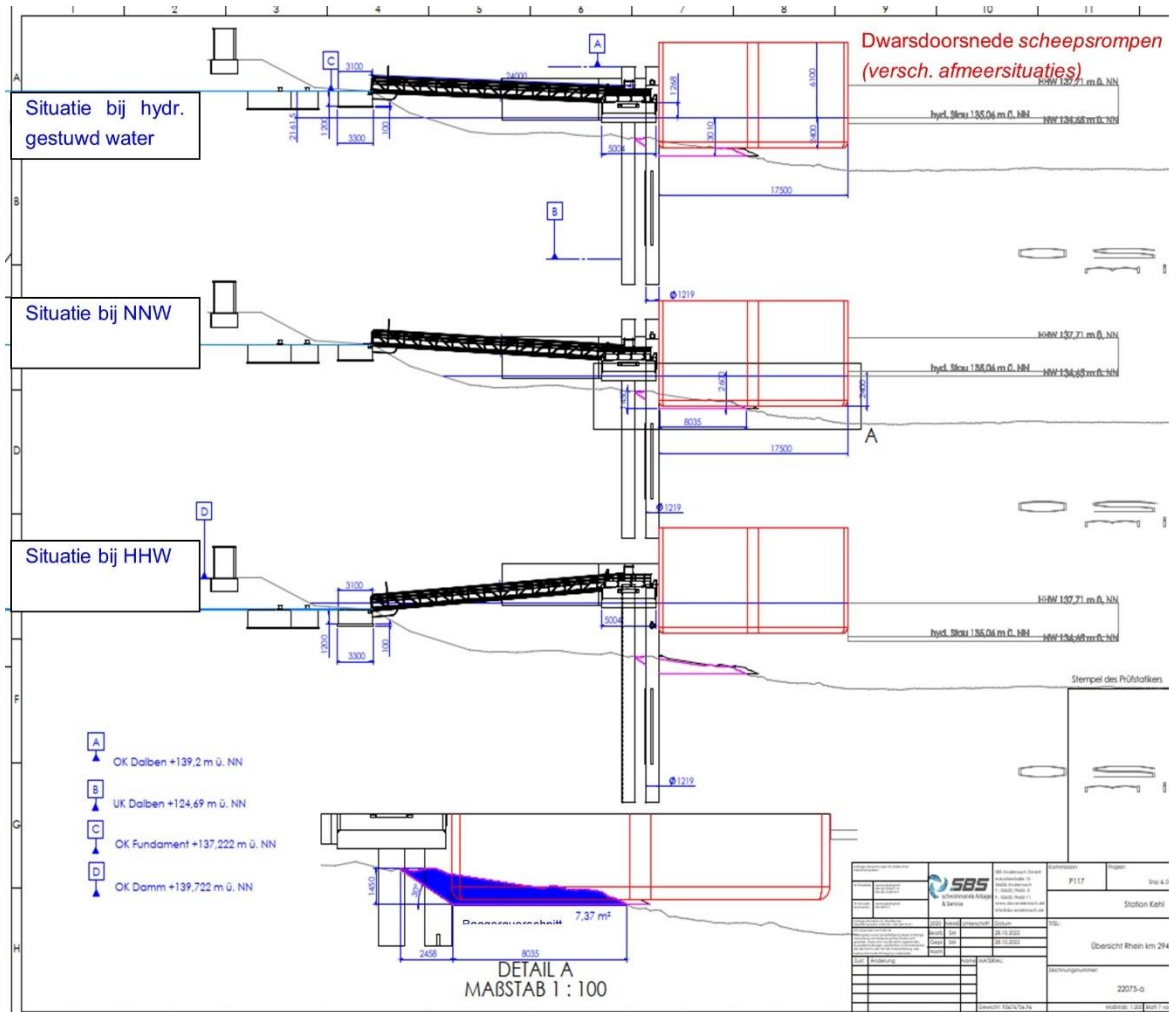
Overzichtssituatieplan M: 1 - 500



Overzichtssituatieplan M: 1 – 500 afmeervariant 2 x 135 m x 11,40 m



Overzichtssituatieplan M: 1 – 500, afmeervariant 2 x 110 m x 11,40 m



Legende:

Doorsnedes bij verschillende waterstanden:

De rode lijnen geven de dwarsdoorsnede weer van de scheepsrompen bij verschillende afmeervarianten.

Het blauw gemarkeerde vlak geeft aan hoeveel grint weggebaggerd moet worden om ervoor te zorgen dat de schepen zonder risico kunnen afmeren.

M: 1 – 100/200

PROTOCOL 18
Bouw van aanlegsteigers voor kleine vaartuigen aan de rechteroever van de Rijn,
Rijnkilometer 283,500

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring die haar Comité Infrastructuur en milieu krachtens de bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheid overeenkomstig Besluit 1990-II-46 heeft verleend aan de bouw van aanlegsteigers voor kleine vaartuigen bij Rijnkilometer 283,500 aan de rechteroever.

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

Bijlage

Controlelijst voor de bouw van aanlegsteigers voor kleine vaartuigen aan de rechteroever van de Rijn, Rijnkilometer 283,500

1. Soort bouwwerk

Drijvende aanlegvoorziening (steigers) voor kleine vaartuigen

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Neuried

3. Rijnkilometer

283,500

4. Soort bouwwerkzaamheden

De watersportclub "Forum am Rhein e.V." is van plan aanlegsteigers (drijvende inrichting) te bouwen bij Rijn-km 283,500 (stuw bij Straatsburg) voor kleine vaartuigen (jachten, zeilboten).

Er zijn in totaal 46 ligplaatsen voorzien, waarvan er veertig verhuurd zullen worden aan vaste gebruikers en zes ter beschikking gesteld zullen worden aan passanten.

De aanlegvoorzieningen worden compleet nieuw aangelegd en bestaan uit meerdere, met elkaar verbonden loopplanken, bestaand uit dienstensteigers en kopsteigers die door middel van geleidedukdalven verankerd zijn.

De afmetingen van de aanlegvoorzieningen bedragen 100,00 m x 60,00 m.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

Bij Rijn-km 283,500 is de breedte van het vaarwater 360,00 m.

6. Breedte van de vaargeul

Op de plaats waar de aanlegvoorziening gepland is, is de vaargeul 96 m breed.

7. Wezenlijke afmetingen

De steigers zullen worden aangelegd tussen Rijn-km 283,470 en 283,530; voor de afmetingen wordt verwezen naar punt 4.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

De steigers liggen voor de rechter Rijnsoeverdam in de zijarm bij Altenheim.

De rand van de vaargeul ligt op een afstand van 240 m van de steigers.

Voor de ligging ten opzichte van het vaarwater wordt verwezen naar punt 5.

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

Stroomopwaarts ligt bij Rijn-km 283,100 de grindlaadplaats van de firma Uhl (400 m tot aan de laadkraan). Stroomafwaarts bevinden zich bij Rijn-km 283,710 (210 m, gemeten vanaf de toegangssteiger van beide aanlegvoorzieningen) steigers voor kleine vaartuigen, maar dan van de Altenheimer Wassersportclub (AWSC).

De AWSC plant momenteel een uitbreiding van deze ligplaats van 60 m in de richting van de Wassersportclub Forum am Rhein e.V.

B. Inachtneming van de radarvaart

10. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut

Deze aanlegsteigers zullen naar verwachting geen storing veroorzaken (bijvoorbeeld van de radar) voor de doorgaande scheepvaart.

C. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

11. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De vereiste bouwwerkzaamheden zullen zowel vanaf het water als vanaf de wal worden uitgevoerd.

Om de geleidedukdalven te plaatsen zullen werkvaartuigen worden gebruikt.

Geen enkele fase van de bouwwerkzaamheden heeft gevolgen voor de scheepvaart in de vaargeul.

12. Periode van de uitvoering

Gepland is zomer/najaar 2023.

13. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

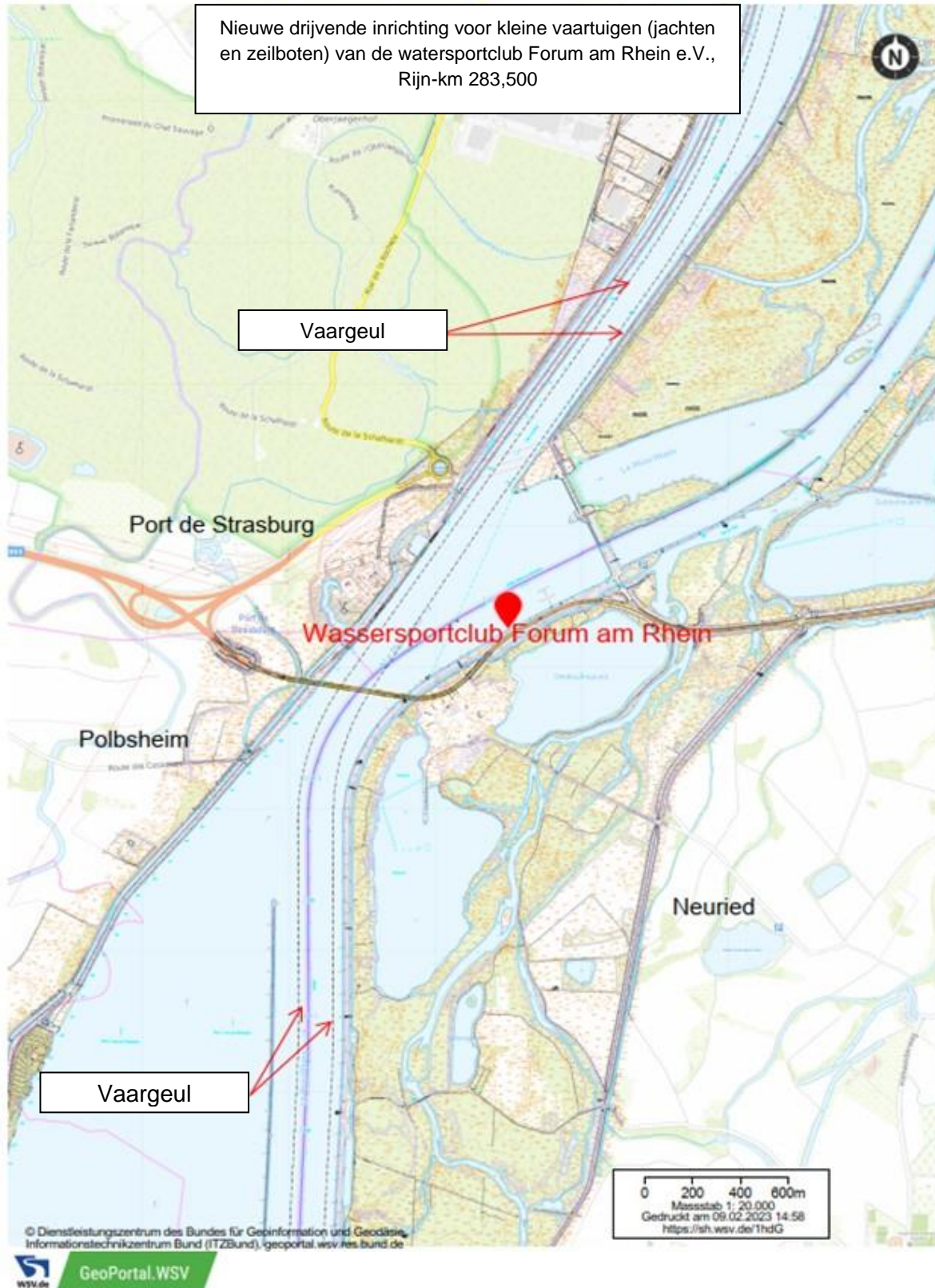
Voor de gehele duur van de bouwwerkzaamheden zal er naar verwachting geen beperking van de scheepvaart nodig zijn.

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

Geen.

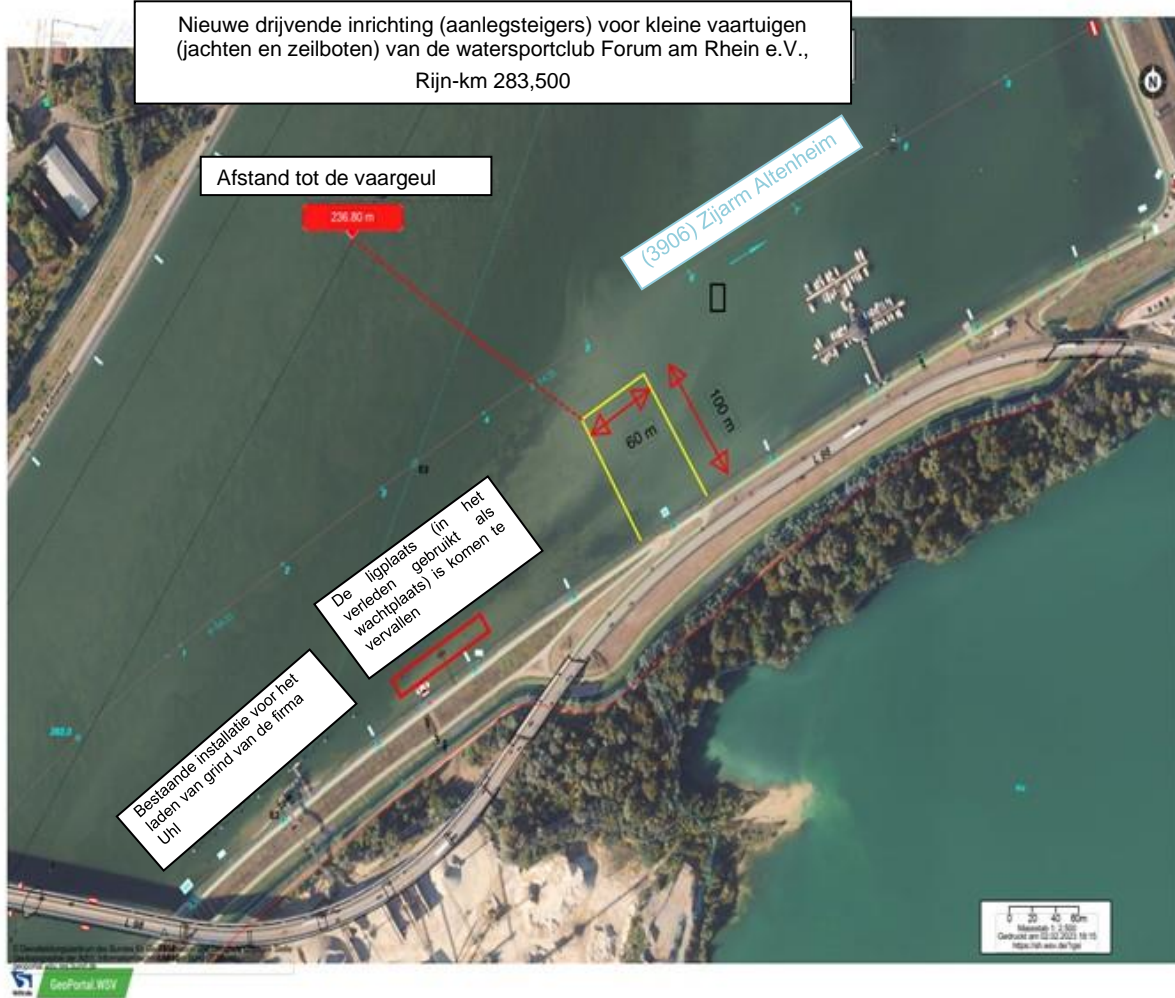
D. Tekeningen (Formaat max. DIN A3, PDF)

15. Situatiekaarten van het GeoPortal: M: 1:15000 en 1:2500



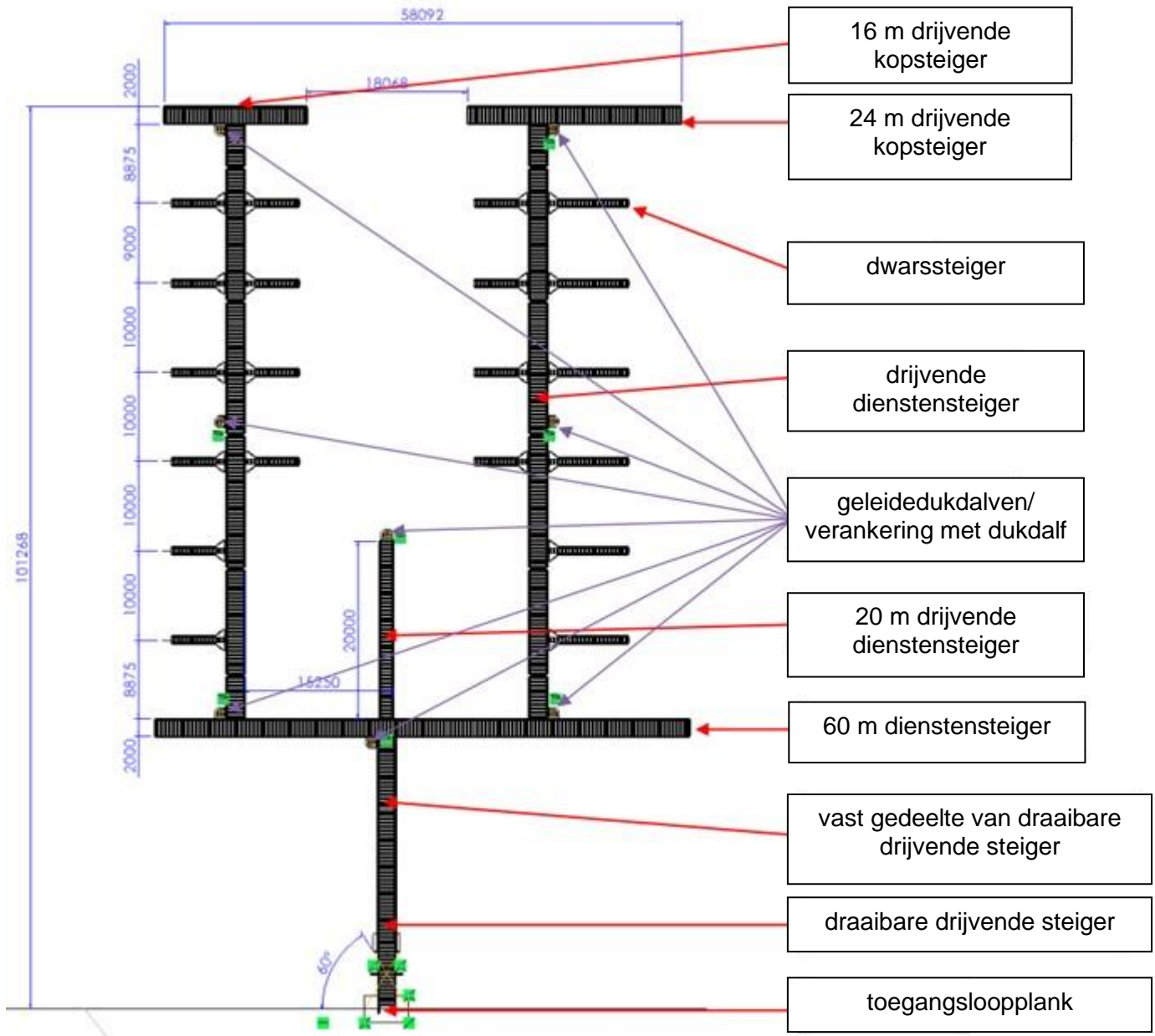
Situatiekaart M 1:20000

16. Bovenaanzicht van de gehele aanlegplaats



Situatieplan 1:2500

17. Dwarsdoorsnede van het profiel 1:300



Bovenaanzicht van de gehele aanlegvoorziening

PROTOCOL 19 Vaststelling van de stremming van sluisen in de Nederlandse Nederrijn

De Centrale Commissie neemt kennis van de vaststelling, door middel van de schriftelijke procedure, van het in de bijlage gevoegde besluit tot stremming van sluisen in de Nederlandse Nederrijn.

Dit besluit is gedateerd 8 mei 2023, de dag waarop de laatste instemming is ontvangen.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 19: Besluit van 8 mei 2023

Stremming van sluizen in de Nederlandse Nederrijn

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de stremming van sluizen in de Nederlandse Nederrijn wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nagekomen.

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 19

Stremming van sluizen in de Nederlandse Nederrijn

Inspectiewerkzaamheden op de sluizen Driel, Amerongen en Hagestein (Nederrijn en Lek) leiden tot enkele kortdurende stremmingen voor de scheepvaart. Voor de werkzaamheden welke een stremming tot gevolg hebben, is gekozen om deze uit te voeren in de nachtelijke uren in het weekend waarbij de scheepvaartintensiteit van nature al zeer laag is. Daarnaast is er te allen tijde een omvaarroute via de Waal en de Bernhardsluizen te Tiel (Amsterdam-Rijnkanaal) beschikbaar.

Tijdens uitvoering van de werkzaamheden wordt het scheepsaanbod voor de betreffende sluis telkens gemonitord en wanneer een schip zich meldt om geschut te worden, zal het oponthoud voor dat betreffende schip maximaal 2 uren bedragen. Na uiterlijk twee uren worden de werkzaamheden tijdelijk gestaakt om alle schepen die voor de sluis liggen te schutten. Wanneer er zich geen schepen voor schutting hebben gemeld, zullen de werkzaamheden zonder onderbreking worden uitgevoerd.

Werkzaamheden sluis-stuw complexen Nederrijn

In onderstaande tabel ziet u op welke dagen en tijdvakken de betreffende sluis gestremd is. De stremming is telkens voorzien van 20 uur in de avond tot 06 uur in de ochtend, maar wordt onderbroken als schepen geschut dienen te worden. Het tijdelijk opheffen van de stremming start binnen twee uren vanaf het moment dat het schip zich voor schutting heeft gemeld.

De stremmingen zijn nodig om het werk voortvarend en op een verantwoorde manier uit te voeren.

Datum	Tijdstip	Object	Duur
zaterdag 13 - zondag 14 mei	20:00 uur t/m 06:00 uur	Sluis Hagestein	Maximaal oponthoud bedraagt 2 uren

Datum	Tijdstip	Object	Duur
zaterdag 3 - zondag 4 juni	20:00 uur t/m 06:00 uur	Sluis Driel	Maximaal oponthoud bedraagt 2 uren

Datum	Tijdstip	Object	Duur
zaterdag 24 - zondag 25 juni	20:00 uur t/m 06:00 uur	Sluis Amerongen	Maximaal oponthoud bedraagt 2 uren

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

PROTOCOL 20

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen

Bijlagen bij het protocol 20

1. Rijnvaartpolitie reglement (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-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	29.4.2023		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 RPR – Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021	29.4.2023		1.12.2021
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022			1.1.2022
2021-I-10	Definitieve wijzigingen van het RPR om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13)	I	1.6.2022	16.2.2022			1.7.2022

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking treden

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2021-I-11	Definitieve wijzigingen van het 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 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	10.8.2022			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	10.8.2022			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
2022-II-10	Definitieve wijziging van het RPR ter wijziging van artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, met betrekking tot de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar boven hoogwaterpeil I	I	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-11	Definitieve wijziging van het RPR – Overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, en vluchthaven te Emmerich (inhoudsopgave, artikelen 11.01, 12.01, 14.11 en 14.12)	I	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-12	Definitieve wijziging van het RPR om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd (Inhoudsopgave, artikel 1.26)	I	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-13	Definitieve wijzigingen om de verwijzingen in het RPR in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2023/1) (artikelen 1.01, 4.07 en 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023			
2022-II-14	Goedkeuring van de wijzigingen van het RPR via de schriftelijke procedure (inhoudsopgave, artikelen 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 en 11.01, alsook bijlage 13)	I	1.4.2023				

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023			

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	*)	Voorziede 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				18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Model voor de aanvraag van een onderzoek (bijlage A) en begripsbepalingen (artikel 1.01, lid 24)	I	1.6.2023					
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023				

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking 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	*)	Voorziena inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitieve wijzigingen van het RSP - Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitieve wijzigingen van het RSP (art. 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Erkenning van opleidingen tot matroos in niet-Rijnoverstaten Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendering van het RSP door een definitieve wijziging	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid 'volmatroos' Wijziging van art. 3.02, lid 5, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Elektronische publicatie van de afgeevende autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
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	*)	Voorziede 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			18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Goedkeuring van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") (aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 8 november 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023				1.4.2023
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023				

4. Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2010-I-8)

Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5

Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

(...)

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
NL-09 ¹	TvK Instructie B.V. Escudo 17 NL-8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 527 699 535 https://tvkinstructie.nl/	zie bijlage C3 van het RSP ²

(...)

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
FR-01	Frédéric Rose Formations 52 Chemin De Radix F-69620 Theizé	Tel.: + 33 (0)6 72 88 58 66 https://fredericroseformations.fr/	zie bijlage C3 van het RSP ²

¹ Geldig van 14 december 2022 tot 14 december 2027.

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

VIII. Begroting en Beheer

PROTOCOL 21
Goedkeuring van de jaarrekeningen 2022 van de Centrale Commissie

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2022 van de CCR,
gezien het rapport inzake de rekeningen 2022 van het accountantskantoor PKF Arsilon,
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 22
Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2022

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2022 goed.

Bijlage

**Verslag van de werkzaamheden
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
in 2022**

**I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE
EN HAAR SECRETARIAAT IN 2022**

VOORZITTERSCHAP EN VICEVOORZITTERSCHAP

Dhr. ALABRUNE, directeur van de afdeling juridische aangelegenheden van het Ministerie van Europese en Buitenlandse Zaken van de Franse Republiek, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, is **voorzitter** van de CCR van 1 januari tot 1 november 2022.



Op 2 november 2022 wordt **dhr. COLAS** aangewezen als Commissaris van Frankrijk bij de CCR; hij neemt de functie van voorzitter van de CCR over van dhr. ALABRUNE, die een andere functie gaat bekleden.

Net als zijn voorganger is dhr. COLAS directeur van de afdeling juridische aangelegenheden van het Ministerie van Europese en Buitenlandse Zaken van de Franse Republiek.



Mw. GIJSBERS, directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken binnen het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en hoofd van de Nederlandse delegatie bij de CCR is vanaf 1 januari 2022 **plaatsvervangend voorzitter** van de CCR.



DELEGATIES

Mw. VAN DER SMAN, afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen bij het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is per 1 januari benoemd tot plaatsvervangend Commissaris van Nederland bij de CCR; zij vervangt mw. LUIJTEN, die de functie van secretaris-generaal van de CCR op zich heeft genomen.

Dhr. KASTEEL wordt op 1 juli Commissaris van Nederland bij de CCR en vervangt dhr. VAN DOORN, die met pensioen gaat.

Op 1 juli wordt **dhr. SEGER**, ambassadeur van Zwitserland bij de Bondsrepubliek Duitsland, aangewezen als Commissaris van Zwitserland bij de CCR en hoofd van de Zwitserse delegatie; hij vervangt dhr. WITSCHI, die een andere functie krijgt.

Op 7 oktober wordt **dhr. HOORNAERT**, directeur van de afdeling B1.0, Buurlanden, van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van België, aangewezen als Commissaris van België bij de CCR en hoofd van de Belgische delegatie; hij vervangt dhr. TILEMANS, die een andere functie krijgt.

Dhr. VUYLSTEKE van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Gewest in België is vanaf 7 oktober Commissaris van België bij de CCR; hij vervangt mw. COENEN, die met pensioen gaat maar voor de rest van het jaar wel voorzitter van CESNI blijft.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van 2022 de volgende:

DUITSLAND

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

BELGIË

Commissarissen:	Dhr.	HOORNAERT
	Dhr.	GHYSBRECHT
	Dhr.	VAN DEN BORRE
	Dhr.	VUYLSTEKE
Plv. commissarissen:	Dhr.	DE SPIEGELEER
	Dhr.	TURF

FRANKRIJK

Commissarissen:	Dhr.	COLAS	voorzitter
	Mw.	BOULDOUYRÉ	
	Dhr.	LEANDRI	
	Dhr.	QUIQUANDON	
Plv. commissarissen:	Mw.	KRAJKA	
	Dhr.	DALY	

NEDERLAND

Commissarissen:	Mw.	GIJSBERS	Plv. voorzitter
	Mw.	NOLAND	
	Dhr.	TEN BROEKE	
	Dhr.	KASTEEL	
Plv. commissaris:	Dhr.	MENSINK	
	Mw.	VAN DER SMAN	

ZWITSERLAND

Commissarissen:	Dhr.	SEGER
	Mw.	ETTER
	Dhr.	RÖTHLINGSHÖFER
	Dhr.	KÖRSCHGEN
Plv. commissarissen:	Mw.	MUNGENAST
	Mw.	CHRISTEN

Op de genoemde datum werd het secretariaat geleid door:

Secretaris-generaal:	Mw.	LUIJTEN
Plv. Secretaris-generaal:	Dhr.	RUSCHE (vanaf 1 mei)
Hoofdingenieur:	Dhr.	WISSELMANN

II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

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

a) Plenaire vergaderingen

REGULIERE PLENAIRE VOORJAARSZITTING

De Centrale Commissie heeft op 2 juni in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. ALABRUNE de gewone voorjaarszitting gehouden. Daarbij waren de volgende instanties als volgt vertegenwoordigd:

Intergouvernementele organisaties:

- namens de Moezelcommissie, mw. BRÜCKNER,
- namens de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn, dhr. HEINTZ.

Waarnemersstaten:

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

REGULIERE PLENAIRE NAJAARSZITTING

De Centrale Commissie heeft op 8 december in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. COLAS de gewone najaarszitting gehouden, in aanwezigheid van de volgende vertegenwoordigers:

Intergouvernementele organisaties:

- namens de Europese Commissie, mw. ROSCA, mw. WOLSKA, dhr. VAN HONACKER,
- namens de Moezelcommissie, mw. BRÜCKNER,
- namens de Donaucommissie: dhr. SEITZ.

Waarnemersstaten:

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

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. ALABRUNE, op 1 juni en onder voorzitterschap van dhr. COLAS, op 7 december in Straatsburg;

het Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van mw. NOLAND, op 28 april en 20 oktober in Straatsburg;

het Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. ALABRUNE, op 16 maart en 1 juni en onder voorzitterschap van mw. GIJSBERS op 5 oktober en 7 december in Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. RÖTHLINGSHÖFER, op 15 maart, 1 juni, 5 oktober en 7 december in Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER, op 16 maart en 4 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergadering van het Economisch Comité en het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER, op 16 maart in Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER, op 13 april en 13 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke bijeenkomst van de water- en scheepvaartpolitiediensten van de CCR-lidstaten, onder voorzitterschap van dhr. GERHARDT, op 8 en 9 november in Den Haag (*zie ook het desbetreffende punt op pagina 9*);

het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. DALY op 13 april en 12 oktober in Straatsburg;

het Comité Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. GREWE, op 14 april en 10 en 11 oktober in Straatsburg;

het Klein Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van dhr. TURF, op 1 februari en onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE op 11 april en 11 oktober in Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDÉ, op 15 maart en onder voorzitterschap van mw. VAN DER SMAN, op 15 oktober in Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van dhr. MENSINK, op 14 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergadering van het Comité Reglement van Onderzoek, het Comité Infrastructuur en milieu en het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. RÖTHLINGSHÖFER, op 18 mei en 7 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politierglement, het Comité Reglement van Onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen, het Comité Infrastructuur en milieu, en het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: op 31 mei en 6 december in Straatsburg.

WERKGROEPEN

de Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. GERHARDT, van 8 tot en met 10 februari en van 30 augustus tot en met 1 september in Straatsburg;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van mw. MEYER, op 7 en 8 maart, 23 juni en 5 en 6 september in Straatsburg;

de Werkgroep RIS – cybersecurity (RIS/G – cyber), onder voorzitterschap van dhr. MAURER, op 7 maart en 5 september in Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van mw. MAGNARD, op 24 februari, 30 juni, 29 september en 1 december in Straatsburg;

de Werkgroep Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. TURF, op 17 et 18 maart en op 13 en 14 september in Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. NEHAB, op 18 februari (online) en op 23 september en 18 november in Straatsburg;

de ad-hoc-werkgroep voor trackcontroleassistenten (TCA), onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER, op 31 maart in Straatsburg;

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

het ADN-Comité Veiligheid (gemeenschappelijke expertvergadering over het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA)), onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, van 24 tot en met 28 januari (hybride vergadering) in Genève (Zwitserland);

het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, op 28 januari (hybride vergadering) in Genève (Zwitserland); het Comité van Beheer heeft ingestemd met de wijziging van het bij het ADN gevoegde Reglement met het oog op de inwerkingtreding ervan op 1 januari 2023.

het ADN-Comité Veiligheid (gemeenschappelijke vergadering van deskundigen over het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA)), onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, van 22 tot en met 26 augustus (hybride vergadering) in Genève (Zwitserland);

het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, op 26 augustus (hybride vergadering) in Genève (Zwitserland);

de informele Werkgroep “Opleiding van deskundigen” (ADN), onder voorzitterschap van dhr. BÖLKER, op 29 en 30 maart en van 20 tot en met 22 september in Straatsburg en op 15 november online;

de informele Werkgroep “redactie- en vertaalbijeenkomst” (ADN) op 27 en 28 april in Straatsburg;

de informele Werkgroep “Stoffen” (ADN), onder voorzitterschap van dhr. KRISCHOK, van 31 mei tot en met 2 juni online.

2) Vergaderingen en evenementen van CESNI

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 niet-gouvernementele organisaties 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 mw. COENEN (Belgische delegatie) vergaderd, op 12 april en 13 oktober in Straatsburg.

CESNI is op 12 april bijeengekomen voor een bespreking van de lopende werkzaamheden en de termijnen die in het verschiet liggen.

Als belangrijkste resultaten van de vergadering kunnen de goedkeuring van standaarden en van een model op het gebied van de beroepskwalificaties worden genoemd. Het comité heeft ook de ontwerp teksten voor de ES-TRIN 2023/1 en ES-RIS 2023/1 in eerste lezing behandeld. De CESNI-standaarden zijn aangepast om de modernisering en vergroening van de vloot te ondersteunen. In dit kader is ook rekening gehouden met de sociale en technologische ontwikkelingen. Het behoud van het hoge veiligheidsniveau in de binnenvaart blijft hierbij vooropstaan. Tijdens de vergadering werden ook de oorlog in Oekraïne en de gevolgen daarvan voor de binnenvaart besproken. Er werd in het bijzonder ingegaan op de vraag hoe Oekraïense bemanningsleden geholpen kunnen worden en hoe moet worden omgegaan met Oekraïense kwalificatiecertificaten waarvan de geldigheid verloopt.

Tijdens de vergadering op 13 oktober heeft CESNI zijn goedkeuring gehecht aan:

- een nieuwe editie van de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, de ES-TRIN 2023/1. Deze nieuwe editie van de Standaard vervangt editie 2021;
- de tweede editie van de Europese Standaard voor de River Information Services, de ES-RIS 2023/1. Deze nieuwe editie van de Standaard vervangt editie 2021;
- de richtsnoeren voor de inbouw van Inland AIS-apparatuur.

CESNI was ook blij om tijdens deze vergadering het besluit te kunnen nemen om CEN (European Committee for Standardization), [CENELEC](#) (European Committee for Electrotechnical Standardization) en [EBI](#) (European Boating Industry) de status van erkende non-gouvernementele organisatie toe te kennen. Voor CEN en CENELEC treedt de status in werking zodra het MoU met de CCR is ondertekend.

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 22 en 23 februari, 28 en 29 juni, 28 september en 29 en 30 november in Straatsburg;

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 21 januari online, 25 april in Rotterdam, 7 november in Duisburg en 25 november in Rotterdam;

De tijdelijke Werkgroep voor technische voorschriften voor brandstofcellen aan boord van binnenschepen (CESNI/PT/FC), onder voorzitterschap van dhr. PAULI (Duitse delegatie), vergaderde online op 19 et 20 januari, 14 april, 8 en 9 juni in Rostock, 31 augustus en 1 september in Straatsburg, 5 en 6 oktober in Straatsburg;

De Werkgroep “overgangsbepalingen”, onder voorzitterschap van dhr. DELAERE (Belgische delegatie), vergaderde op 27 september in Straatsburg en op 13 en 14 december online;

De Werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP) onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie) vergaderde op 17 februari online, op 12 mei in Berlijn, en op 22 september en 17 november in Straatsburg;

De tijdelijke werkgroep daarvan, de Werkgroep voor kwaliteitsmanagement (CESNI/QP/QM), die eveneens wordt voorgezeten door mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie), vergaderde op 14 februari online, op 10 mei in Berlijn, op 19 september online en op 15 november in Straatsburg;

De tijdelijke Werkgroep voor bemanningsvoorschriften (CESNI/QP/CREW) onder voorzitterschap van mw. LIÉGEOIS (Belgische delegatie) vergaderde op 16 februari online, 11 mei in Berlijn, 21 september in Straatsburg en 16 november in Straatsburg;

De deskundigen zijn op 17 maart bijeengekomen in een “vrijwilligersgroep” en hebben overlegd over de aanbevelingen in het rapport van Cito van maart over de totstandbrenging en uitvoering van een geharmoniseerde databank met examenvragen voor schippers.

Op 14 december werd de sector tijdens een webinar geraadpleegd over de modernisering van de bemanningsvoorschriften. Tijdens het evenement, dat werd georganiseerd door het IWT-platform en de ETF onder auspiciën van CESNI/QP, konden meer dan 90 deelnemers (werkgevers en werknemers) zich uitspreken over concrete voorstellen. Daarnaast werden essentiële aspecten van de toekomstige Europese regelgeving voor bemanningen besproken.

De Werkgroep voor Informatietechnologieën (CESNI/TI), die voorgezeten wordt door dhr. PLASIL (Oostenrijkse delegatie), vergaderde op 9 en 10 maart en van 7 tot en met 9 september in Straatsburg.

De vier tijdelijke werkgroepen van CESNI/TI zijn (uitsluitend) fysiek bijeengekomen tijdens de RIS-week van CESNI van 27 juni tot en met 1 juli in Berlijn en de RIS-week van CESNI van 22 tot en met 25 november in Straatsburg:

- De tijdelijke werkgroep “Elektronisch melden in de binnenvaart” (CESNI/TI/ERI) heeft op 30 juni in Berlijn en 22 november in Straatsburg 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 28 juni in Berlijn en 24 november in Straatsburg vergaderd onder voorzitterschap van dhr. MORLION;
- De tijdelijke werkgroep “Notices to Skippers” (CESNI/TI/NtS), voorgezeten door dhr. PLASIL, vergaderde op 1 juli in Berlijn en op 22 november in Straatsburg;
- De tijdelijke werkgroep “Tracking and tracing van binnenvaartschepen” (CESNI/TI/VTT) heeft op 27 juni in Berlijn en 25 november in Straatsburg vergaderd onder voorzitterschap van dhr. BOBER.

Op 8 september organiseerde CESNI onder voorzitterschap van dhr. PLASIL in Straatsburg een workshop over de invoering van elektronische documenten in de binnenvaart, die werd bijgewoond door een honderdtal deskundigen op het gebied van informatietechnologieën, technische voorschriften en beroepskwalificaties uit elf landen.

3) De belangrijkste werkzaamheden van de CCR in 2022

Economische zaken

Market insight – april 2022

De CCR heeft in april 2022 haar marktoverzicht gepubliceerd. Dat ging hoofdzakelijk over het eerste semester van 2021, maar behandelde in functie van de bestudeerde indicatoren ook het derde kwartaal van 2021. Het hoofdstuk “focus op” van dit rapport was gewijd aan Zwitserland.

Jaarverslag 2022

De (CCR) heeft in september 2022 het jaarverslag over de Europese Marktobservatie van de Europese binnenvaart 2022 gepresenteerd, dat ook deze keer weer tot stand is gekomen in het kader van de nauwe, jarenlange samenwerking met de Europese Commissie.

De publicatie van het jaarrapport van de marktobservatie van de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de succesvolle samenwerking op Europees niveau, waar alle spelers en stakeholders in de Europese binnenvaart bij betrokken zijn, inclusief de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een inleidend voorwoord van Godfried Smit, secretaris-generaal van de European Shippers' Council (ESC), en van de Secretaris-generaal van de CCR, Lucia Luijten, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarrapport gaat uitgebreid in op de marktsituatie en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart in 2021.

Thematisch rapport

De CCR heeft in samenwerking met de Europese Commissie in februari 2022 een nieuw thematisch rapport over de beoordeling van nieuwe marktkansen voor de binnenvaart gepubliceerd. In het rapport werd in de eerste plaats aandacht besteed aan de nieuwe markten voor stedelijke binnenvaart, transport van afvalstoffen en hernieuwbare energie.

De volledige jaarrapporten, halfjaarlijkse bulletins en thematische rapporten kunnen in pdf-formaat worden gedownload of rechtstreeks online worden geraadpleegd op www.inland-navigation-market.org.

Economische situatie in de binnenvaart

De CCR heeft in juni en december 2022 twee besluiten aangenomen over de economische situatie in de Europese binnenvaart. Het eerste had betrekking op het jaar 2021; het tweede ging over het eerste semester van 2022 en bevatte ook prognoses voor het tweede semester. Het tweede besluit omvatte met name een analyse van de gevolgen van de lage waterstanden in juli/augustus 2022. In het derde kwartaal van 2022 werden er ook een specifieke analyse en een presentatie gewijd aan de gevolgen van de oorlog in Oekraïne voor de binnenvaart.

Raadpleging van het bedrijfsleven over de financiering van de energietransitie

Naar aanleiding van de werkzaamheden van de CCR voor de financiering van de energietransitie is het Economisch Comité in december 2022 begonnen met een raadpleging van het bedrijfsleven om zo een beter beeld te krijgen van de mogelijke volgende stappen. De resultaten van deze raadpleging worden verwacht in mei 2023 en zullen voor eind 2023 worden geanalyseerd.

Reglementaire werkzaamheden

Uitzonderlijke maatregelen ter bevordering van de mobiliteit van het personeel

Op 11 april heeft de CCR uitzonderlijke maatregelen goedgekeurd om de mobiliteit van het personeel in de binnenvaart te bevorderen. De CCR dringt er bij haar lidstaten op aan om in de tijd tot de goedkeuring van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) geen boetes op te leggen wanneer bemanningsleden aan boord van binnenvaartschepen op de Rijn kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en/of vaartijdenboeken overleggen die op grond van Richtlijn (EU) 2017/2397 werden afgegeven. Omgekeerd verzoekt de CCR haar lidstaten eveneens maatregelen te treffen, zodat kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die afgegeven worden op grond van het huidige RSP, dat nog steeds van kracht is, ook bij controles buiten de Rijn onverminderd zonder sancties aanvaard worden.

Verstreckende hervorming en 100-jarig bestaan van het RSP: de CCR moderniseert het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn

Door de goedkeuring van haar nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn op 8 november van dit jaar heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een mijlpaal bereikt om invulling te geven aan de ambitieuze doelstellingen van de Verklaring van Mannheim uit 2018:

- moderne en flexibele bemanningsvoorschriften die afgestemd zijn op de sociale belangen en de arbeidsomstandigheden aan boord en aan wal die door het gebruik van nieuwe technologieën in hoog tempo veranderen;
- werken in de binnenvaart aantrekkelijker maken.

Met het nieuwe reglement gelden er vanaf 1 april 2023 op de Rijn van Bazel tot aan de open zee moderne voorschriften voor de beroepskwalificaties en de bemanning aan boord van binnenvaartschepen.

Voor een betere informatie over de bescherming van persoonsgegevens

De Centrale Commissie heeft enkele wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) aangenomen. Met name is het model voor de aanvraag van een onderzoek bijgewerkt om informatie te kunnen opnemen over de bescherming van persoonsgegevens. Dit model is hiertoe aangevuld met een specifiek veld, dat echter geen concrete tekst voorziet, die afhankelijk is van de bepalingen inzake gegevensbescherming die in elke lidstaat van de CCR van kracht zijn. Deze wijziging maakt een betere informatie van het scheepvaartbedrijfsleven mogelijk over de rechten in verband met de bescherming van persoonsgegevens in het kader van een aanvraag van een certificaat van onderzoek. De wijzigingen zullen op 1 juni 2023 in werking treden.

Verhoging van de maximale snelheid tussen Bingen en St. Goar na het overschrijden van het hoogwaterpeil I

De CCR heeft op verzoek van het bedrijfsleven en naar aanleiding van een studie verricht door het Duits federaal waterbouwkundig instituut (Bundesanstalt für Wasserbau, BAW) een wijziging van het RPR aangenomen. De wijziging heeft tot doel de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar te wijzigen wanneer het hoogwaterpeil I wordt overschreden. De toegestane maximale snelheid wordt verhoogd van 20 km naar 24 km per uur tussen Rijnkilometers 528,50 en 556,00. De wijziging heeft tot doel de veiligheid van de Rijnvaart te vergroten, aangezien deze verhoging de manoeuvreereigenschappen van de schepen in dit gedeelte verbetert. De huidige en verwachte ontwikkeling van de vloot gaat inderdaad in de richting van steeds meer grote motorschepen en samenstellen. Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2023.

Aanpassing van het RPR aan de overnachtingshavens

Het RPR is aangevuld met voorschriften voor de overnachtingshaven van Spijk aan de Boven-Rijn en de haven van Bergambacht aan de Lek. De haven van Spijk is momenteel in aanbouw en wordt naar verwachting in 2023 in gebruik genomen. Het RPR is tevens aangevuld met de voorwaarden voor het gebruik van de vluchthaven van Emmerich. De bepalingen voor de verschillende overnachtingshavens zijn nader uitgewerkt, met name wat betreft het laden en lossen van de schepen, het bunkeren, het afmeren van samenstellen met een lengte van meer dan 135 meter, het invaren van de havens, de toegestane ligduur of de noodzakelijke communicatie met de autoriteiten. Deze wijzigingen treden in werking op 1 december 2023.

Geautomatiseerd varen: een centraal aandachtspunt voor de CCR

Automatisering in de scheepvaart beslaat een groot scala aan technische oplossingen en toepassingen die reeds bestaan of nog in ontwikkeling zijn. Deze toepassingen gaan van eenvoudige ondersteuning bij de besturing tot volledig geautomatiseerd varen. De CCR heeft in 2018 de eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart aangenomen. Deze definitie heeft geleid tot een gemeenschappelijk begrip van de verschillende aspecten van geautomatiseerd varen. De definitie wordt tegenwoordig op grote schaal gebruikt in het kader van proefprojecten in de binnenvaart en door nationale autoriteiten en internationale instellingen. De CCR heeft deze definitie bijgewerkt op basis van de ervaring die in de afgelopen jaren is opgedaan, waarbij de gebruikte termen en verschillende automatiseringsniveaus zijn verduidelijkt. Ten slotte wordt het verband tussen geautomatiseerd varen en afstandsbesturing verduidelijkt door middel van een toelichting, die ook concrete voorbeelden van automatiseringsniveaus bevat. De CCR heeft bovendien een nieuwe rechtsgrondslag tot stand gebracht om tijdelijk afwijkingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) te kunnen toestaan voor bepaalde proefprojecten op het gebied van geautomatiseerd varen. Dit betreft schepen waarop taken van de bemanning geautomatiseerd worden verricht of schepen die op afstand worden bestuurd. De wijziging voorziet in het noodzakelijke juridische kader en de voorwaarden om tijdelijk ontheffing van het RPR te kunnen verlenen voor een proefproject. Hiervoor moet het schip aantoonbaar geen afbreuk doen aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer en beschikken over een gelijkwaardig veiligheidsniveau aan dat van de andere schepen op de Rijn. De verleende ontheffing kan betrekking hebben op Rijngedeelten die in meerdere landen liggen om de eenheid van de Rijnregelgeving te waarborgen. De ervaring die wordt opgedaan met proefprojecten kan worden meegenomen bij toekomstige regelgevende activiteiten van de CCR om innovatie te ondersteunen. Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2023.

Gemeenschappelijke vergadering met de water- en scheepvaartpolitiediensten van de lidstaten en AQUAPOL

De Centrale Commissie heeft op 8 en 9 november 2022 de gemeenschappelijke vergadering met de water- en scheepvaartpolitiediensten van haar lidstaten en AQUAPOL gehouden. De vergadering die werd voorgezeten door de Duitse delegatie vond plaats in Den Haag in het gebouw van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Deze gemeenschappelijke vergadering was de gelegenheid bij uitstek voor een constructieve uitwisseling van gedachten en ervaringen tussen de vertegenwoordigers van de politiediensten en de CCR-delegaties. Tijdens de vergadering zijn concrete vraagstukken in verband met de CCR-regelgeving besproken om de gemeenschappelijke benadering en de uniformiteit van het Rijnregime te bevorderen. De besproken vraagstukken in verband met de CCR-regelgeving hadden in het bijzonder betrekking op het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). Er zijn ook concrete en actuele kwesties in verband met de taken van de autoriteiten besproken, zoals de implementatie van de meldplicht op de Rijn, het toepassingsgebied voor de verplichting tot het meten van schepen en de naleving van de rusttijden.

Daarnaast zijn verschillende nieuwe ontwikkelingen belicht, waarbij de water- en scheepvaartpolitiediensten meer informatie is verschaft over de volgende onderwerpen:

- de belangrijkste ontwikkelingen in verband met de goedkeuring van het nieuwe RSP;
- de nieuwe uitdagingen voor de binnenvaart zoals de bevordering van geautomatiseerd varen, en
- het gebruik van alternatieve brandstoffen voor de voortstuwing.

Alle deelnemers waren ingenomen met de zinvolle en vruchtbare gedachtewisseling. Dit overleg over de tenuitvoerlegging van de CCR-regelgeving draagt bij aan de harmonisatie van het Rijnregime en het behoud van het hoge veiligheidsniveau op alle waterwegen.

Permanente wijziging van het RPR

Na de goedkeuring van editie 2023/1 van de Europese Standaard voor de River Information Services (hierna ES-RIS) door CESNI, heeft de Centrale Commissie een besluit aangenomen tot wijziging van het RPR om te verwijzen naar de ES-RIS 2023/1. Pro memorie: in ES-RIS worden de technische specificaties vastgesteld voor de belangrijkste technologieën die door rivierinformatiediensten (River Information Services - RIS) worden gebruikt, teneinde volledige interoperabiliteit van die diensten op de Rijn en de waterwegen van de Europese Unie te waarborgen.

De Centrale Commissie heeft er bovendien voor gezorgd dat het RPR in overeenstemming is met het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). Via de schriftelijke procedure werd een besluit aangenomen voor de actualisering van de verwijzingen naar het RSP met het oog op de gelijktijdige inwerkingtreding op 1 april 2023.

Technische voorschriften voor schepen

De CCR heeft een besluit aangenomen om de drie reglementen (ROSR, RPR en RSP) in één keer te wijzigen om naar ES-TRIN 2023/1 te verwijzen. Deze beslissing ligt in het verlengde van een gecoördineerde benadering met de Europese Unie voor een inwerkingtreding van ES-TRIN 2023/1 op 1 januari 2024 door middel van verwijzingen in de wetgevende kaders van zowel de CCR als de EU. ES-TRIN 2023/1 bevat onder andere voorschriften voor brandstoffen met een laag vlampunt en brandstofcellen, passagiersschepen, de verzameling van afvalwater en de reparatie van motoren die reeds in gebruik zijn.

Vervoer van gevaarlijke goederen

Het secretariaat van de CCR heeft in samenwerking met het secretariaat van de VN/ECE actief deelgenomen aan de opstelling van de editie 2023 van het ADN. De Duitse vertaling van het ADN 2023 is gemaakt door de CCR en kan sinds 1 december 2022 op de website worden gedownload.

De herziening van de Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnenvaarttankers en terminals (ISGINTT) is afgerond. Deze werkzaamheden zijn uitgevoerd in samenwerking met het Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). De editie 2022 van de veiligheidsrichtlijnen is een verzameling van goede praktijken die door de sector zijn vastgesteld. De nieuwe editie is verenigbaar met het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) vermelde Reglement, dat van toepassing is op de Rijn. Deze tweede editie van de veiligheidsrichtlijnen heeft tot doel de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen te vergroten door een verbetering van de interactie tussen de binnenvaarttankers en de walvoorzieningen.

Werkzaamheden met betrekking tot infrastructuur en milieu

Online-workshop van de CCR en viadonau “Walstroom bij ligplaatsen”

Op 3 februari zijn meer dan 160 deelnemers uit veertien Europese landen bijeengekomen in de virtuele vergaderruimte van de Centrale Commissie en viadonau om zich te buigen over het onderwerp van walstroom bij ligplaatsen.

Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Tijdens haar plenaire voorjaarsvergadering heeft de CCR verschillende maatregelen op de Rijn als vaarweg goedgekeurd, zoals:

- de bouw van een onttrekkingsconstructie voor de watertoevoer naar een rietland in Beinheim,
- de aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Rhinau,
- de sloop van de Merwedeburg.

De CCR is bovendien ingenomen met de bouwmaatregelen die in 2022 zijn gepland voor de verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn: de sedimentaanvulling bij Iffezheim en op de Duitse Nederrijn, de bodemstabilisatie onder Iffezheim en in Bockum-Krefeld, de uitbreiding van de ligplaats bij Mannheim en een baggerproef in rotsgesteente.

Tijdens haar plenaire najaarszitting heeft de CCR verschillende bouwprojecten aan de Rijn goedgekeurd, zoals:

- bouw van een overslagplaats bij Chalampé,
- aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen aan de Duits-Franse Bovenrijn bij Volgelsheim en Huningue,
- aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Marckolsheim aan de Duits-Franse Bovenrijn.

De CCR heeft ook kennisgenomen van de stremming van verschillende kolken van de sluizen in de Duits-Franse Bovenrijn voor onderhoud.

Tot slot heeft de CCR de overeengekomen lage rivierstand 2022 vastgesteld. Dit waterpeil is belangrijk met het oog op het onderhoud van de vaarweg. Deze maatregelen veroorzaken geen enkele belemmering van de scheepvaart op de Rijn. Integendeel, de maatregelen die door de CCR zijn goedgekeurd dragen bij tot de bloei van de Rijnvaart en Europese binnenvaart, en waarborgen bovendien een hoog veiligheidsniveau voor de scheepvaart en het milieu.

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);
- bij 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);
- bij de Donaucommissie (DC).

5) Inter-institutionele betrekkingen

a) Europese Unie (EU)

Europese Commissie (EC)

De samenwerking met de Europese Commissie stoelt op de eerste plaats op de administratieve overeenkomst tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie uit 2003 en op de tweede plaats op het administratieve arrangement tussen DG MOVE en het secretariaat van de CCR van 2013. De twee instellingen hebben ook in 2022 nauw samengewerkt en hun samenwerking verder versterkt.

De halfjaarlijkse coördinatievergaderingen tussen het secretariaat en DG MOVE hebben online plaatsgevonden op 18 mei en 14 november

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. Deze besprekingen zijn op 14 juni 2022 voortgezet in Brussel tijdens de bijeenkomst van de voorzitter van de CCR, dhr. ALABRUNE, en de secretaris-generaal van de CCR, mw. LUIJTEN, met de directeur bevoegd voor de binnenvaart bij DG Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE), mw. KOPCZYNSKA, alsook tijdens de bijeenkomst van mw. KOPCZYNSKA met de delegatiehoofden van de CCR op 13 september 2022 in Straatsburg.

Het dienstverleningscontract met betrekking tot de marktobservatie, de analyse van de behoeften van de gebruikers, de functionele en technische specificaties en het operationele concept voor het toekomstige ERDMS (ERDMS3), de technische bijstand en de ontwikkeling van kernprestatie-indicatoren voor de voorziening, de exploitatie en het onderhoud van de waterwegen en de bijbehorende infrastructuur in het TEN-T-netwerk werd ondertekend door de secretaris-generaal op 28 maart 2022. Het bestrijkt een periode van drie jaar.

De secretaris-generaal ondertekende ook de subsidieovereenkomst voor de uitvoering van de administratieve werkzaamheden voor en technische begeleiding van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). Deze overeenkomst beslaat een periode van 72 maanden en trad met terugwerkende kracht in werking op 9 januari 2022.

b) Moezelcommissie (MC)

De samenwerkingsovereenkomst die in 2014 werd ondertekend door beide instellingen, voorzag in een gemeenschappelijke vergadering tussen het secretariaat van de Moezelcommissie en het secretariaat van de CCR. Omdat deze bijeenkomst niet kon plaatsvinden in 2021, werd er op 10 januari 2022 een onlinevergadering gehouden. De vergadering voor 2022 vond vervolgens plaats op 27 oktober, eveneens online.

De CCR en de MC hebben op 8 december 2022 hun nieuwe samenwerkingsarrangement aangenomen. De Moezelcommissie heeft de tekst goedgekeurd tijdens haar plenaire vergadering van 30 november 2022. De heer Philippe VOIRY, voorzitter van de MC, heeft het nieuwe arrangement ondertekend namens de Moezelcommissie. De laatste stap is gezet in Straatsburg met de ondertekening door de secretaris-generaal van de CCR, mevrouw Lucia LUIJTEN.

De twee organisaties werken al vele jaren nauw samen op basis van vertrouwen: de vorige arrangementen dateren van 2008 en 2014.

Dit arrangement heeft tot doel de samenwerking te versterken op de volgende gebieden:

- de economische monitoring van de binnenvaart,
- de regelgevende werkzaamheden, vooral met betrekking tot de scheepvaartpolitiereglementen,
- de tenuitvoerlegging van de River Information Services (RIS) op de Rijn en de Moezel.

De twee internationale organisaties zijn verder voornemens nauw overleg te blijven voeren met het oog op de bevordering en ontwikkeling van de binnenvaart in Europa.

Zoals reeds eerder vermeld, was het CCR-secretariaat ook vertegenwoordigd tijdens twee plenaire zittingen van de Moezelcommissie, op 1 juni in Luxemburg en op 30 november in Metz.

c) Donaucommissie (DC)

Het CCR-secretariaat heeft deelgenomen aan twee plenaire vergaderingen van de Donaucommissie, op 15 juni in Boedapest en op 15 december online.

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

Het secretariaat van de CCR was met name vertegenwoordigd tijdens de plenaire zitting van de CIPR die op 7 juli plaatsvond in Brussel.

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

Het CCR-secretariaat heeft op 24 februari online deelgenomen aan het Comité binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

f) Comité RAINWAT

Het secretariaat van de CCR heeft online deelgenomen aan twee vergaderingen van het Comité RAINWAT, namelijk de vergaderingen die plaatsvonden op 23 en 24 maart in Praag en op 14 en 15 september in Brussel.

6) Non-gouvernementele organisaties

Het secretariaat van de CCR heeft ook actief deelgenomen aan een aantal bijeenkomsten en evenementen die georganiseerd werden door:

- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- EDINNA ("Education in Inland Navigation");
- de ETF (European Transport Workers' Federation);
- de FEPI (Europese Federatie van Binnenhavens);
- de FETSA (Federation of European Tank Storage Associations);
- de IVR (de Internationale Vereniging voor de Behartiging van de Gemeenschappelijke Belangen van de Binnenvaart en de Verzekeringen en voor het Houden van een Rijnschepenregister);
- de EBU (Europese Binnenvaart Unie);
- de ESO (Europese Schippersorganisatie);
- het netwerk van scheepvaartpolitiediensten voor de binnenvaart en de zeevaart (AQUAPOL);
- de VBW (Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen).

**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 2022 tweemaal bijeengekomen:

- voor de voorjaarszitting op 22 juni in Straatsburg, en
 - voor de najaarszitting op 20 december in Straatsburg, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE (Nederlandse delegatie).
- Onder het voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE vond er op 21 juni een hoorzitting met de erkende organisaties plaats in Straatsburg.

De Werkgroep CDNI/G is op 22 en 23 maart en op 25 en 26 oktober bijeengekomen in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. VERLINDEN (Belgische delegatie).

Het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC), dat bevoegd is voor de uitvoering van Deel A van de Overeenkomst (inname en verwijdering van het olie- en vethoudend afval), heeft op 19 mei en 21 november vergaderd in Straatsburg onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, dhr. RUSCHE.

Vorbereiding van SPE-CDNI 3.0:

De stuurgroep heeft online vergaderd op 14 januari, 21 januari, 17 februari en 19 juli en in Straatsburg op 30 augustus.

Onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, dhr. RUSCHE, vond er op 19 mei ('s middags) in Straatsburg een workshop plaats over het toekomstige SPE-CDNI.

Voor de selectie van de dienstverlener werd er overeenkomstig het Reglement inzake aanbestedingsprocedures van de CCR een selectiecommissie samengesteld. Deze is bijeengekomen op 29 juni, 14 september en 22 november.

Het contract met de in het kader van de aanbesteding geselecteerde dienstverlener werd op 23 december 2022 ondertekend.

IV) ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR RIJNVARENDEN

De 81^{ste}, 82^{ste} en 83^{ste} zitting van het Administratief Centrum vond plaats onder voorzitterschap van dhr. TUNNISSEN (Nederlandse delegatie), op 25 februari online en op 9 juni en 2 december in Straatsburg.

V) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2022 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de volgende leden:

RECHTERS

/*)	Duitsland
dhr. DE BAETS	België
dhr. WOEHRLING	Frankrijk
dhr. DE SAVORNIN-LOHMAN	Nederland
mw. STAMM	Zwitserland

*) Dhr. BALL (*vanaf 8 december 2022*)

PLAATSVERVANGENDE RECHTERS

/*)	Duitsland
dhr. BULLYNCK	België
dhr. VONAU	Frankrijk
dhr. SPRENGER	Nederland
dhr. LÖTSCHER	Zwitserland

*) Dhr. GÖBEL (*vanaf 8 december 2022*)

GRIFFIER

Mw. BRAAT, juriste van de CCR.

RECHTSZITTINGEN

De Kamer van Beroep delibereerde op 15 december, onder voorzitterschap van dhr. DE BAETS, en heeft als rechtsprekende instantie in laatste aanleg uitspraak gedaan in drie civiele zaken.

IX. Diverse berichten en mededelingen

PROTOCOL 23

Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten

Geen besluit.

PROTOCOL 24

Samenstelling van de Centrale Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 25

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 26

Datum van de volgende plenaire zitting

Besluit

De volgende zitting vindt plaats op 6 december 2023 in hybride formaat (Straatsburg en online).
