

# PLENAIRE VOORJAARSZITTING 2015 VAN DE CCR

Ref: CC/CP (15)02

Op 3 juni 2015 heeft plenaire voorjaarszitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) plaatsgevonden, die dit jaar bij wijze van uitzondering in Rotterdam gehouden werd, onder voorzitterschap van mevrouw Gijsbers, hoofd van de Nederlandse delegatie.



*Openbaar debat ter gelegenheid van de viering van het 200-jarig bestaan van de CCR in het stadhuis van Rotterdam.*

## VIERING VAN HET TWEEHONDERDJARIG BESTAAN VAN DE CCR

In 2015 is het precies 200 jaar geleden dat de CCR werd opgericht. Daarom heeft de plenaire voorjaarszitting op uitnodiging van het Nederlandse voorzitterschap dit jaar bij wijze van uitzondering in Rotterdam plaatsgevonden, en wel op woensdag 3 juni, aan boord van het voormalige cruiseschip de SS Rotterdam. Op 4 juni vond een plechtige bijeenkomst plaats in het stadhuis van Rotterdam in aanwezigheid van de burgemeester van Rotterdam en talrijke internationale persoonlijkheden en vertegenwoordigers van de Europese binnenvaart.

In het kader van deze viering werden het verleden, het heden, maar ook de toekomst van deze oudste internationale organisatie belicht. Met medewerking van gerenommeerde geschiedkundigen uit de vijf lidstaten van de CCR is een boek tot stand gebracht over de tweehonderdjarige geschiedenis van deze instelling. De heer Jean-Marie Woehrling, voormalig secretaris-generaal van de CCR en coördinator van dit project, heeft het boek bij wijze van voorpremière gepresenteerd<sup>1</sup>. Onder leiding van de heer Jean-Louis Vandevoorde werd een podiumdiscussie gevoerd over de toekomst van de binnenvaart, na een inleiding van dit thema door professor Bernd Scholl van de ETH Zürich. Deelgenomen aan deze podiumdiscussie hebben mw. Désirée Oen, adjunct-kabinetschef van de Europese Commissaris voor transport, dhr. Gunther Jaegers, CEO van rederij Jaegers, mw. Catherine Trautmann, coördinatrice voor de Europese TEN-T corridor tussen de Noordzee en de Baltische Zee, dhr. Herbert Eichelkraut, directielid bij Thyssenkrupp Steel Europe, de advocaat Eric van Hooydonk en

dhr. Hans-Peter Hadorn, president van de EFIP. In de discussie kwamen de uitdagingen en perspectieven voor deze zich steeds ontwikkelende vervoerswijze aan bod. Er werd een beeld geschetst van de nabije en verre toekomst van de binnenvaart, een beeld dat, terugkijkend naar wat de oprichters van de CCR destijds voor ogen stond, nog steeds even relevant en ambitieus is.

De viering van het tweehonderdjarig bestaan van de CCR zal worden voortgezet tijdens een internationaal historisch colloquium op 18 en 19 juni aanstaande bij de BNU in Straatsburg (open voor het publiek, meer informatie is te vinden op: [www.200years-ccnr.org](http://www.200years-ccnr.org)).

## EUROPEES COMITÉ VOOR DE OPSTELLING VAN STANDAARDEN IN DE BINNENVAART («CESNI»)

Tijdens deze plenaire zitting heeft de CCR een besluit aangenomen ter instelling van CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart. Dit besluit bevordert de ontwikkeling van uniforme, moderne en gebruiksvriendelijke voorschriften en draagt op deze manier bij aan de «Visie 2018» van de CCR voor een duurzame ontwikkeling van de binnenvaart.

De instelling van dit nieuwe orgaan vloeit voort uit de wens van de Centrale Commissie en de Europese Unie om de governance op Europees vlak te versterken, met name daar waar het gaat om regelgeving voor de binnenvaart. In 2013 is daartoe al een administratieve overeenkomst tussen de Directeur-Generaal Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie en de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie gesloten.

Dit comité zal bestaan uit deskundigen van de lidstaten van de Europese Unie en de Centrale Commissie en worden bijgestaan door de vertegenwoordigers van internationale organisaties die zich bezighouden met de binnenvaart. Een belangrijke plaats is ingeruimd voor de vertegenwoordigers van de verschillende binnenvaartactoren en het Europese binnenvaartbedrijfsleven.

Met de instelling van dit comité willen de Europese Commissie en de CCR een concrete bijdrage leveren aan de vereenvoudiging van de binnenvaartregelgeving, zodat de ervaring waar de CCR over beschikt, alle institutionele partners en betrokken spelers ten goede komt.

CESNI zal verantwoordelijk zijn voor het opstellen van standaarden voor de technische voorschriften voor binnenvaartschepen en voor varend personeel en tevens zorg dragen voor verschillende uitvoeringsmaatregelen op de genoemde reglementaire gebieden.

De reglementaire kaders van de Europese Unie – momenteel worden nieuwe richtlijnen besproken – en van de CCR – Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn – zullen in de toekomst naar de door CESNI uitgewerkte standaarden verwijzen.

De constitutieve vergadering van dit nieuwe comité CESNI is gepland op 17 juni aanstaande in Straatsburg.

Voorzien is dat de werkwijze en procedures van het comité voor het einde van 2017 geëvalueerd zullen worden.

<sup>1</sup>Het boek, "CCR, 200 jaar geschiedenis", kan vanaf 20 juni aanstaande tegen betaling besteld worden via de website [www.200years-ccnr.org](http://www.200years-ccnr.org)

## HET GEBRUIK VAN VLOEIBAAR AARDGAS (LNG) IN DE RIJN- EN EUROPESE BINNENVAART: TOTSTANDKOMING VAN EEN WETTELIJK KADER

Net als in andere vervoersdragers, zoals het wegvervoer, is men ook in de binnenvaart op de uitkijk naar alternatieve brandstoffen. Van de verschillende alternatieven is voor de binnenvaart vloeibaar aardgas (LNG – aardgas dat bij een temperatuur van -161 °C vloeibaar gemaakt is) het beste geschikt, aangezien de toepassing van LNG aan de ene kant minder risico's voor de veiligheid met zich meebrengt dan bijvoorbeeld waterstof, en dit gas aan de andere kant een hogere calorische waarde heeft dan bijvoorbeeld gecompriemd aardgas (CNG). In het licht van de evaluatie van de ervaringen met binnenschepen die bij wijze van test gebruik maken van LNG, heeft de CCR besloten de Rijnvaartreglementen aan te vullen om langs deze weg het noodzakelijk wettelijk kader te scheppen voor een regulier gebruik van LNG als brandstof in de Europese binnenvaart. Dit reglementaire kader bevat eveneens voorschriften voor de schippers en bemanningsleden die varen op schepen die met LNG als brandstof worden aangedreven. Bemanningsleden moeten een aanvullende scholing doorlopen, die wordt afgerond met een examen dat door de bevoegde autoriteiten erkend is.

De CCR voldoet hierdoor eens te meer aan haar missie om de veiligheid en innovatie in de Rijn- en Europese binnenvaart door haar activiteiten en regelgeving te bevorderen.

## ECONOMISCHE SITUATIE IN DE RIJNVAART

Het zeer langzame economische herstel in Europa en de stagnerende industriële productie in dit gebied hebben ertoe geleid dat er in 2014 voor de Rijn geen netto toename van het vervoer van goederen over de Rijn kon worden vastgesteld. In totaal werd er in 2014 193,3 mln. ton vervoerd over de traditionele Rijn, tegenover 193,4 mln. ton in 2013.

In de vervoerssegmenten voor erts, metalen en metaalproducten is desalniettemin een stijging waar te nemen, evenals bij het vervoer van bouwmaterialen en chemische producten. Afgezien daarvan kon gedurende het gehele jaar een aanzienlijke toename worden vastgesteld in de vraag naar containervervoer, zowel in de zeevaart als in de binnenvaart.

In 2014 liep de bouw van nieuwe schepen zowel in de drogeladingvaart als in de tankvaart verder terug. De overcapaciteiten in de tankvaart blijven echter aanzienlijk. Wat de cruiseschepen betreft, ligt de situatie daarentegen geheel anders. In 2014 werd een record bereikt en men verwacht dat het aantal riviercruiseschepen in de EU in 2015 de grens van 300 schepen zal overschrijden.

In de eerste helft van 2014 toonde de omzettingontwikkeling in het vrachtvervoer nog een



*De plenaire voorjaarsvergadering is bij uitzondering gehouden op het voormalig cruiseschip ss Rotterdam.*

licht stijgende tendens. In de tweede helft van het jaar veranderde dit beeld. In de passagiersvaart zijn er voor wat de omzet betreft grote verschillen te constateren met de goederenvaart. In Duitsland steeg de omzet in de passagiersvaart in 2014 met een cijfer dat boven de tien lag.

De perspectieven voor de vervoersvraag in 2015 zijn alles bij elkaar genomen positief, met uitzondering van het vervoer van steenkolen, waarbij de verwachte groei voor de verschillende vervoerssectoren naar verwachting tussen de 1 en 3% ligt.

## ERKENNING VAN VAARTIJDENBOEKEN VAN BUITEN HET RIJNSTROOMGEBIED

De CCR heeft een regeling voorzien waardoor het mogelijk wordt om vaartijdenboeken op de Rijn te erkennen die overeenstemmen met het model van de CCR, maar zijn afgegeven door landen die geen lid zijn van de CCR. Deze erkenning kan worden toegekend op verzoek van een niet-CCR-staat op voorwaarde dat er sprake is van wederkerigheid.

Het bijhouden van een vaartijdenboek is van wezenlijk belang voor zowel de veiligheid als de binnenvaart in het algemeen, omdat hierdoor de naleving van de vaar- en rusttijden van de bemanningsleden kan worden gecontroleerd en tevens kan worden vastgesteld of zich aan boord het vereiste aantal bemanningsleden met de juiste kwalificaties bevindt.

## ERKENNING OP DE RIJN VAN DE DOOR OOSTENRIJK EN SLOWAKIJE AFGEGEVEN VAARBEBWIJZEN VAN CATEGORIE A

Naast de vaarbewijzen van categorie B heeft de CCR ter gelegenheid van de plenaire voorjaarszitting de geldigheid erkend van de Oostenrijkse en Slowaakse vaarbewijzen van categorie A op de Rijn. Deze

erkenning maakt het mogelijk voor de houders van een dergelijk vaarbewijs om met een schip de Rijn te bevaren, op voorwaarde dat men voldoet aan de eisen voor de lichamelijke en geestelijke geschiktheid en beschikt over de vereiste kennis van specifieke riviergedeelten.

## DE CCR IN HET KORT

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

## CONTACT

Secretariaat van de CCNR  
2, Place de la République  
F - 67082 Straatsburg  
+33 (0)3 88 52 20 10  
ccnr@ccr-zkr.org  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)



**CCR**  
CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

## BIJLAGEN (BESTEMD VOOR DE VAKPERS)

Ref: CC/CP (15)02

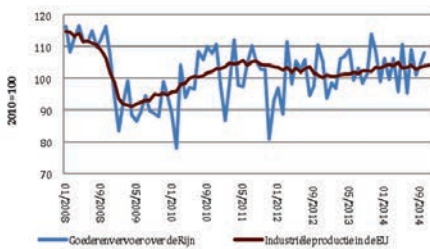
### ECONOMISCHE SITUATIE IN DE RIJNVAART / AANVULLING

#### Algemene omstandigheden

Uit de volgende grafiek blijkt dat het goederenvervoer in het algemeen, en dat van de Rijnvaart in het bijzonder, een sterke correlatie vertoont met de industriële productie en dus met de economische problemen in de eurozone. Door de geringe kracht van de industriële productie kan ook het goederenvervoer over de Rijn niet wezenlijk toenemen.

Tegen de achtergrond van bovengenoemde prognoses moet ook voor 2015 en 2016 worden uitgegaan van een zeer zwakke groei van het goederenvervoer over de Rijn.

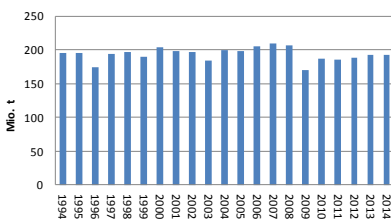
Maandelijks vervoersvolume over de traditionele Rijn en de industriële productie in de Europese Unie (index 2010 = 100)



Bron : Destatis, Eurostat

In totaal werd er in 2014 193,3 mln. ton vervoerd over de traditionele Rijn, tegenover 193,4 mln. ton in 2013. Voor 2014 is derhalve sprake van een stagnatie van het goederenvervoer. De volgende grafiek laat zien dat het goederenvervoer over de Rijn ook na inmiddels zes jaar nog steeds niet het niveau van voor de crisis van de periode 2005 tot 2008 heeft bereikt.

Jaarlijks goederenvervoer over de Rijn (1994-2014)



Bron: destatis en berekening CCR

#### Vrachtprijzen

De verhouding tussen vraag en aanbod wordt door de slechts zwak toenemende vervoersvolumes nog altijd gekenmerkt door overcapaciteit. De enorme prijsdruk die daardoor in het Rijnstroomgebied ontstaat, belemmert een stijging van de vrachtprijzen. In 2014 was er daarom voor de vrachtprijzen sprake van stagnerende tot slechts minimaal stijgende prijzen.

#### Perspectieven voor 2015

Vraag naar vervoer in de drogeladingvaart

Naar verwachting zullen de vervoerde volumes in totaal licht toenemen, uitgaande van een verder herstel in de staalindustrie en de verwachte voortzetting van de positieve trends bij het vervoer van levensmiddelen en veevoeders, evenals dat van zand, aarde en bouwmaterialen. De teruglopende vervoersvolumes in de energiesector (steenkool) hebben echter een negatieve weerslag op het geheel. Deze achteruitgang is een gevolg van de milde winters en een toenemende vervanging van steenkool door hernieuwbare energiebronnen voor stroom en verwarming. Al met al zou de vraag naar vervoer over de traditionele Rijn in 2015 voorzichtig kunnen toenemen, met 1 tot 3%. Ook in de Nederlandse binnenvaart wordt voor 2015 gerekend op een toename van het volume met 1 tot 2%.

Met het oog op de harde concurrentie op de Rijnmarkt en de huidige overcapaciteit zal deze groei echter niet volstaan om de vrachtprijzen wezenlijk te verhogen.

Vraag naar vervoer in de tankvaart

Positieve impulsen voor de vraag naar vervoer gaan uit van de verwachte groei in de aardolie-sector. Hier zou de gekelderde olieprijs voor een opleving van het vervoer van lichte stookolie en brandstoffen kunnen zorgen (zie hiervoor de grafiek in de bijlage).

Ook de chemische industrie kent weer iets betere randvoorwaarden als gevolg van de dalende kosten door de ontwikkeling op de oliemarkt. De omvang van de toename van de vervoersvraag zal echter naar verwachting binnen de perken blijven en de grens van 3% nauwelijks overschrijden. In combinatie met de bestaande overcapaciteit zullen de vrachtprijzen waarschijnlijk minimaal stijgen.

### CCR SCHEPT EEN WETTELIJK KADER VOOR HET GEBRUIK VAN VLOEIBAAR AARDGAS (LNG) IN DE RIJN- EN EUROPESE BINNENVAART

In de Europese binnenvaart wordt vandaag de dag vrijwel uitsluitend gebruik gemaakt van gasolie als brandstof. De Europese Unie (EU) en ook de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) streven ernaar om ook in de binnenvaart alternatieve brandstoffen in te voeren, net als bij de andere vervoersdragers. Uit verschillende nationale en Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten is gebleken dat vloeibaar aardgas (Liquified Natural Gas – LNG) het beste geschikt is voor de binnenvaart, aangezien de kosten per energie-eenheid laag zijn, de calorische waarde hoog en de verbranding relatief milieu- en klimaatvriendelijk is. De CCR steunt de invoering van vloeibaar aardgas (LNG) als alternatieve brandstof voor de binnenvaart. In de Visie 2018 van de CCR is één van de doelstellingen het bevorderen van innovatie waarbij gebruik wordt gemaakt van alternatieve brandstoffen en energievormen, waaronder met name vloeibaar aardgas (LNG).

Het gebruik van aardgas (bijvoorbeeld in de vorm van vloeibaar aardgas (LNG)) als brandstof gaat gepaard met hogere veiligheidsrisico's dan bij gasolie. Daarom is het gebruik van aardgas ook van andere brandstoffen met een vlammpunt van 55°C of minder, in welke vorm dan ook, in de Rijn- en Europese binnenvaart principieel verboden. Om vast te stellen of een veilig gebruik mogelijk is, heeft de CCR voor testdoeleinden en onder omvangrijke technische en bedrijfsmatige voorwaarden voor 15 schepen het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) voor een beperkte periode toegestaan. Momenteel zijn er van deze 15 schepen reeds vijf in de vaart. Op grond van de regelmatig door de exploitanten van deze schepen voor te leggen ervaringsrapporten kan de conclusie worden getrokken dat wanneer bij de bouw en exploitatie van deze schepen, alsook bij de scholing van de bemanning, bepaalde vereisten in acht worden genomen, een veilig gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) in de binnenvaart mogelijk is. De CCR heeft daarom besloten haar reglementen zo aan te passen dat voortaan bij naleving van bepaalde vereisten het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof in de Rijnvaart is toegestaan. Daarentegen zal de CCR het gebruik van eventuele andere alternatieve brandstoffen pas op een later tijdstip onder de loep nemen.

Op grond van de technische complexiteit van het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) en de verstrekkende consequenties voor de binnenvaart heeft de CCR het binnenvaartbedrijfsleven en de

technische experts die ervaring hebben met het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG), nauw bij de werkzaamheden betrokken. Bovendien werden de voorstellen voor de wijziging van de reglementen in een vergevorderd stadium in het kader van een hoorzitting voorgelegd aan vertegenwoordigers van betrokken brancheorganisaties, overheids-experts, classificatiebureaus en andere instellingen. De deelnemers aan deze hoorzitting konden zich verregaand vinden in de voorstellen. In het besluitvormingsproces dat vervolgens binnen de CCR plaatsvond, is rekening gehouden met de opmerkingen die tijdens de hoorzitting naar voren kwamen.

In het nu genomen besluit wordt het Rijnvaartpolitie-reglement (RPR) uitgebreid met voorschriften voor

- de kentekening van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken,
- het schutten van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken,
- de bewaking en het toezicht,
- het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).

De voorschriften voor het bunkeren schrijven voor dat er een checklist moet worden ingevuld. Deze checklist is momenteel in voorbereiding en zal zoveel mogelijk worden afgestemd op de checklist die opgesteld werd voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) in zeehavens. Naar verwachting zal deze checklist in oktober 2015 als standaard van de CCR in de talen van de Rijnvaart en in het Engels gepubliceerd worden. Voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, is bovendien een bijzondere meldplicht voorzien. Deze voorschriften zijn opgenomen in een afzonderlijk besluit van de CCR met betrekking tot een nieuwe versie van artikel 12.01, RPR, over de "meldplicht".

In het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) wordt een nieuw hoofdstuk 4a opgenomen met "Aanvullende voorschriften voor de kennis van de bemanningsleden van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken". Dit hoofdstuk bevat met name voorschriften waarin

- bepaald wordt dat de schipper en de bij de bunkerprocedure betrokken bemanningsleden hiervoor geschoold moeten zijn en dit door een verklaring moeten kunnen aantonen, en
- de inhoud van cursussen en examens wordt vastgelegd.

Het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) zal worden uitgebreid met een hoofdstuk 8b met specifieke bepalingen voor schepen die voorzien zijn van aandrijvings- of hulpsystemen die met brandstoffen met een vlammpunt van 55°C of minder worden aangedreven, alsook met een bijlage T voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG). De daarvoor vereiste werkzaamheden zijn zeer ver voortgeschreden, maar vanwege de bijzondere complexiteit nog niet afgerond.

De Europese Commissie heeft meegedeeld dat zij de werkzaamheden van de CCR voor de totstandbrenging van een wettelijk kader voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) begroet en van plan is om de wijzigingen en aanvullingen van de

CCR-reglementen voor zover dit juridisch mogelijk is, in de dienovereenkomstige Europese regelgeving over te nemen.

### **GEBUIK VAN SPUDPALLEN (ARTIKEL 7.03 VAN HET RPR)**

Talrijke schepen zijn vandaag de dag uitgerust met spudpalen. Het gebruik van spudpalen kan echter tot gevaarlijke situaties leiden waarbij ook de infrastructuur schade kan oplopen. Daarom heeft de CCR besloten het gebruik van spudpalen vanaf 1 december 2016 te regelen. Al naar gelang het riviergedeelte is het gebruik toegestaan of verboden. In het Rijnvaartpolitie-reglement (RPR) is daarom een nieuw bord opgenomen (E.6.1). Daar waar het bord geplaatst is, is het gebruik van spudpalen aan de zijde van de vaarweg en voor het aangegeven riviervak toegestaan.



### **UITBREIDING VAN DE VERPLICHTING TOT ELEKTRONISCH MELDEN EN MELDPlicht (ARTIKEL 12.01 VAN HET RPR)**

Op 1 januari 2010 werd een verplichting tot elektronisch melden op de Rijn ingevoerd voor schepen en samenstellen die meer dan 20 containers vervoeren of ten minste één container met gevaarlijke goederen. Dit besluit leidde tot een verlichting van de administratieve taken van schippers en het personeel van de verkeersposten, terwijl toch een hoog veiligheidsniveau in de Rijnvaart kon worden gewaarborgd. Gezien de voordelen van het elektronisch melden en het feit dat het systeem nu volledig operationeel is, heeft de CCR besloten deze verplichting vanaf 1 december van dit jaar uit te breiden tot alle schepen en samenstellen die containers vervoeren.

Bovendien werd de formulering van artikel 12.01 verduidelijkt. Zo werd bijvoorbeeld de lijst met gegevens die verstrekt moeten worden in het kader van de meldplicht aangevuld en gewijzigd. Er werden gegevens toegevoegd die van belang zijn voor de veiligheid, zoals het containernummer van de containers met gevaarlijke goederen en de respectieve stuwplaats van de containers. Deze informatie is met name nuttig als er zich een ongeval met een containerschip heeft voorgedaan. Afgezien van het aantal containers aan boord dat ook nu al moet worden gemeld, zal de schipper voor elke container de grootte, het type en de beladingstoestand (beladen of onbeladen) moeten gaan doorgeven. Ook deze informatie is van belang

bij ongevallen, bijvoorbeeld als er een container over boord geslagen is. De lijst van deze gegevens is eveneens herzien: de lijst begint nu met de gegevens die samenhangen met het schip en eindigt met de gegevens die betrekking hebben op de lading.

### **TEN HOOGSTE TOEGELATEN AFMETINGEN VAN SCHEPEN (ARTIKEL 11.01 VAN HET RPR)**

Artikel 11.02 van het RPR legt de ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen vast. In de huidige versie is de ten hoogste toegelaten afmeting van de schepen 135 m en bestaan er voor bepaalde riviergedeelten beperkingen. Schepen met een lengte van meer dan 110 m mogen bijvoorbeeld alleen in de afvaart in het gebergtegedeelte varen als ze over een speciale vergunning beschikken en als de waterstand op de peilschaal bij Kaub minder dan 0,85 m bedraagt of meer dan 4,60 m (hoogwaterpeil I). Deze bepalingen worden gewijzigd met ingang van 1 december 2016. Het eerste lid, letter i) van de nieuwe versie van artikel 11.01 bepaalt dat de ten hoogste toegelaten lengte van de schepen niet meer mag zijn dan 135 m en de breedte niet meer dan 22,80 m. In de twee hieronder vermelde riviergedeelten, mag de ten hoogste toegestane breedte van de schepen niet meer zijn dan

a) 17,70 m op het riviergedeelte tussen Bingen (kvr 528,50) en St. Goar (kvr 556,00) en

b) 15 m op het riviergedeelte tussen Pannerden (kvr 867,46) en het Lekkanaal (kvr 949,40).

Schepen met een grotere lengte mogen de twee bovengenoemde riviergedeelten bevaren wanneer zij beschikken over een speciale vergunning die daartoe is afgegeven door de desbetreffende bevoegde autoriteiten. Deze vergunning staat los van de waterstanden aan de peilschaal van Kaub zoals thans het geval is. Deze nieuwe formulering van artikel 11.01 leidt tot een verlichting van de administratieve procedures zonder afbreuk te doen aan de veiligheid van de scheepvaart. De Water- en Scheepvaartdienst (WSA) van Bingen heeft verschillende proefvaarten uitgevoerd bij waterstanden van minder dan 0,85 m en meer dan 4,60 m (hoogwaterstand I) op de peilschaal bij Kaub, die tot de conclusie hebben geleid dat bij een beperking van de breedte tot 17,70 m schepen met een lengte van ten hoogste 135 m bij alle waterstanden kunnen varen.

