CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

VOORJAARSZITTING 2026
AANGENOMEN BESLUITEN
(2026-I)

Straatsburg, 11 juni 2026

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (26) 1 final

VOORJAARSZITTING 2026

AANGENOMEN BESLUITEN

(2026-I)

Straatsburg, 11 juni 2026

INHOUD

Bladzijde

I. Opening van de zitting - Vaststelling van de agenda – Samenstelling 6

PROTOCOL 1 Opening van de zitting – Vaststelling van de agenda 6

PROTOCOL 2 Samenstelling van de Centrale Commissie 6

II. Juridische zaken 6

PROTOCOL 3 Juridische zaken 6

III. Economische aspecten 6

PROTOCOL 4 Economische situatie in de Rijnvaart 6

IV. Schipperspatenten en bemanning 22

PROTOCOL 5 Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) - Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model) (bijlage 1) 22

PROTOCOL 6 Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) - Minimumeisen voor lichtmatrozen (artikel 10.01 tweede lid, onderdeel b) 24

V. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn 26

PROTOCOL 7 Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter wijziging van artikel 6.22 en bijlage 8 van het RPR met betrekking tot de verkeerstekens ter markering van de vaarweg 26

PROTOCOL 8 Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot trackcontroleassistenten voor de binnenvaart (TGAIN) (artikelen 1.01 en 4.08) 31

VI. Technische voorschriften voor schepen 35

PROTOCOL 9 Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB) 35

VII. Geautomatiseerd varen 35

PROTOCOL 10 Goedkeuring van de aanbeveling voor het motorvrachtschip PROGRES 35

PROTOCOL 11 Goedkeuring van de aanbeveling voor het motorvrachtschip FREIENSTEIN 41

VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren 47

PROTOCOL 12 Besluit om het belang van ISGINTT, de Internationale veiligheidsleidraad voor binnenvaarttankers en terminals (tweede editie, bijgewerkt in juni 2026), te benadrukken 47

IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg 48

PROTOCOL 13 Nieuwbouw van een brug over het Pannerdensch Kanaal bij Rijnkilometer 873,50 48

PROTOCOL 14 Onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek (Driel bij Rijnkilometer 892,00, Amerongen bij Rijnkilometer 922,00 en Hagestein bij Rijnkilometer 947,00) 56

PROTOCOL 15 Onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplex te Amerongen bij Rijnkilometer 922,00 59

PROTOCOL 16 Uitvoering van geotechnische proefboringen voor de aanleg van een ligplaats voor vrachtschepen te Marckolsheim bij Rijnkilometer 241,37..... 63

PROTOCOL 17 Herstel van de betonnen taludbekleding van de haven van Colmar Neuf-Brisach en aanleg van een aanlegplaats met dukdalven ter bescherming daarvan bij Rijnkilometer 225,60 68

PROTOCOL 18 Demontage van de portaalkraan van de containerterminal te Ottmarsheim bij Rijnkilometer 196,22 72

PROTOCOL 19 Vervanging van de ligplaatslocatie bij de bestaande grindoverslagplaats van de onderneming F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, Rijnkilometer 305,63, gemeente Diersheim, aan de rechteroever..... 77

PROTOCOL 20 Invaren en plaatsen van het beweegbare deel van de Merwedebrug bij Gorinchem rijksweg A27 86

PROTOCOL 21 Nieuwbouw van de Merwedebrug in de rijksweg A27 over de Boven-Merwede bij Rijnkilometer 956,68 95

PROTOCOL 22 Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn 104

PROTOCOL 23 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 2025 108

PROTOCOL 24 Renovatie van het beweegbare deel in de Papendrechtse brug over de Beneden-Merwede bij Rijnkilometer 973,75 111

X. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften 119

PROTOCOL 25 Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften 119

XI. Begroting en beheer 142

PROTOCOL 26 Goedkeuring van de jaarrekeningen 2025 van de Centrale Commissie.... 142

PROTOCOL 27 Vaststelling van het nieuwe personeelsreglement van het secretariaat Bijlage 3 bij het Intern Reglement 142

PROTOCOL 28 Goedkeuring van de wijziging van het functieoverzicht 2026 van de Centrale Commissie 143

PROTOCOL 29 Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2025 143

XII. Overkoepelende vraagstukken en diversen 159

PROTOCOL 30 Energietransitie naar een emissievrije binnenvaartsector..... 159

XIII. Diverse mededelingen en punten ter informatie 159

PROTOCOL 31 Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten 159

PROTOCOL 32 Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) 159

PROTOCOL 33 Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 4 december 2025 159
PROTOCOL 34 Persbericht 159
PROTOCOL 35 Datum van de volgende plenaire vergadering 159

CCR
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (26) 1 final
11 juni 2026
fr/de/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARSZITTING 2026

I. Opening van de zitting - Vaststelling van de agenda – Samenstelling

PROTOCOL 1
Opening van de zitting – Vaststelling van de agenda

Geen besluit.

PROTOCOL 2
Samenstelling van de Centrale Commissie

Geen besluit.

II. Juridische zaken

PROTOCOL 3
Juridische zaken

Geen besluit.

III. Economische aspecten

PROTOCOL 4
Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor het jaar 2025.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 4

1. Goederenvervoer over de Rijn in 2025

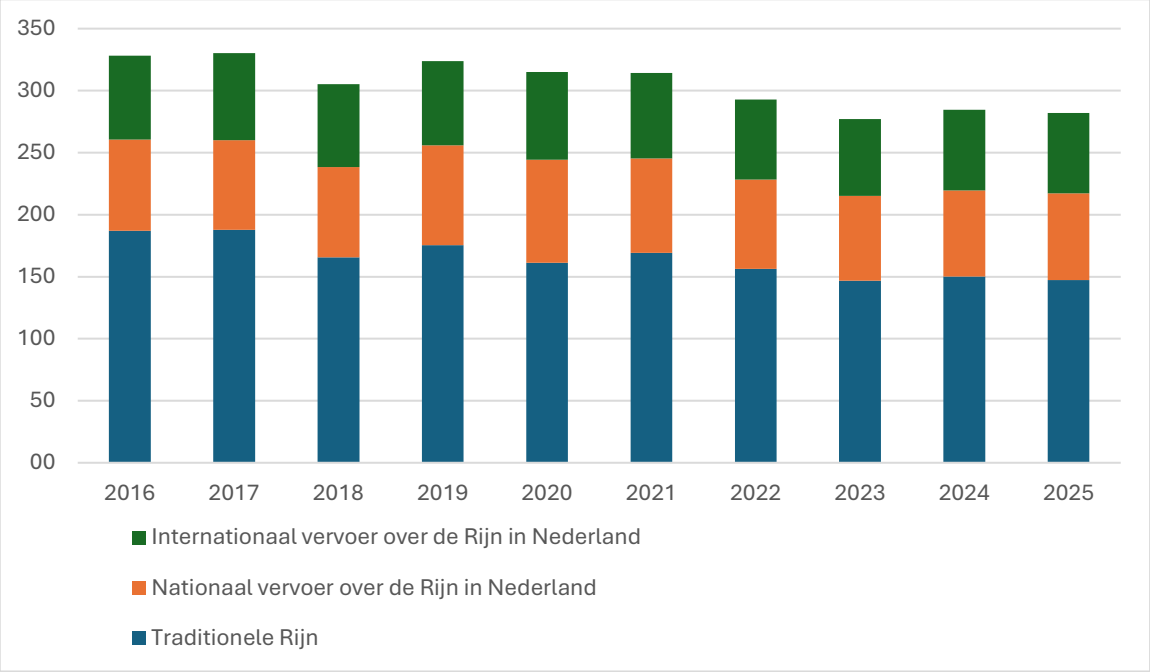
Vervoersvolume en vervoersprestatie op de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee)

Het goederenvervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) lag in **2025 bij 281,9 miljoen ton**, in vergelijking met 284,6 miljoen ton in 2024. Dit komt neer op een resultaat in 2025 dat 0,9% lager was dan in 2024.

- Voor de traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) lag het cijfer in 2025 bij 147,3 miljoen ton, vergeleken met 150,2 miljoen ton in 2024 en 146,8 miljoen ton in 2023; het resultaat in 2025 lag daarmee 1,9% lager dan dat in 2024.
- De Rijn in Nederland (van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee, met inbegrip van de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding1) boekte een resultaat van 230,8 miljoen ton, terwijl dit in 2024 234,0 miljoen ton bedroeg. Het resultaat in 2025 was 1,3% minder dan in 2024.

Bij de berekening van de totale hoeveelheid over de gehele Rijn vervoerde goederen zijn er de nodige maatregelen getroffen om een dubbeltelling van vervoersvolumes op beide gedeelten van de Rijn te voorkomen.

AFBEELDING 1: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN** (IN MILJOEN TON) **OP DE GEHELE RIJN*



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF (gegevens voor de traditionele Rijn) en Rijkswaterstaat (gegevens voor de Nederrijn in Nederland)
** Er wordt op gewezen dat de gegevens voor de traditionele Rijn al het vrachtvervoer op de Rijn in Duitsland weergeven, evenals meer gedetailleerde gegevens voor de delen van de Oberrhein die het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens weergeven. Opgemerkt moet worden dat deze laatste minder dan 1% van alle vervoersvolumes op de hele Rijn vertegenwoordigen.*

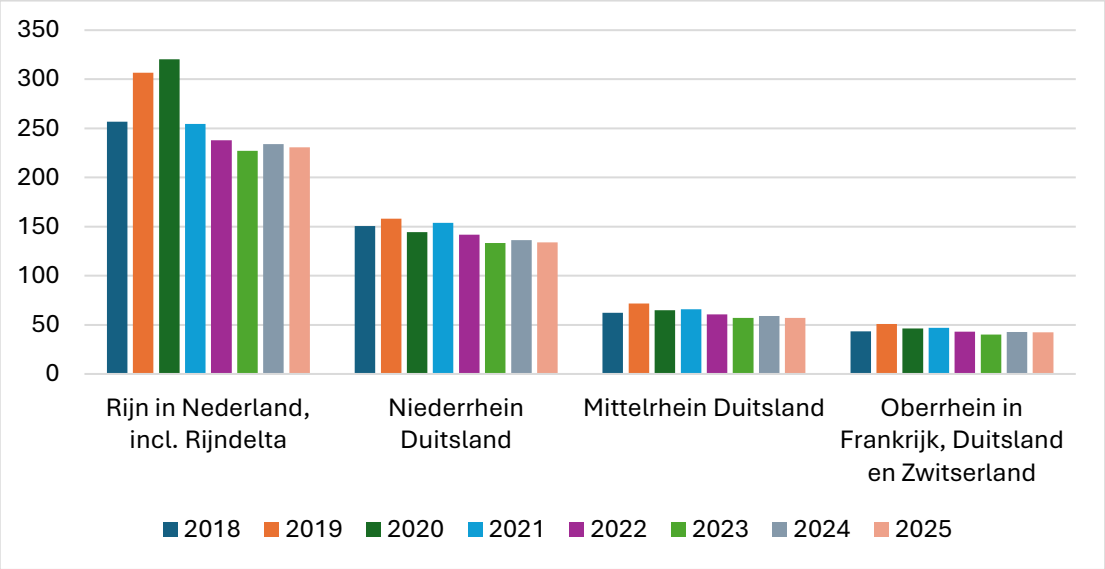
1 In de berekening opgenomen waterwegen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-verbinding, Hartelkanaal, IJssel.

Het vervoer over verschillende gedeelten, zijrivieren en kanalen van de Rijn

Wat de geografische spreiding betreft, vindt er meer vervoer plaats op de Rijn in Nederland dan op de Nieder-, Mittel- en Oberrhein, zoals te zien is in afbeelding 2. Voor deze hogere vervoersvolumes op de Rijn in Nederland zijn diverse verklaringen te vinden:

- het fijnmazige rivierennetwerk in Nederland en vervoer tussen havens (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, North Sea Port), met grote knooppunten voor de aardolie- en chemische industrie en een groot aantal containerterminals;
- een belangrijk industrieel knooppunt voor staal en aardolie langs de Niederrhein in Duitsland;
- grote diepgang op de Rijn in Nederland.

AFBEELDING 2: VERVOERSVOLUME OP VERSCHILLENDE GEDEELTEN VAN DE RIJN *(IN MILJOEN TON)**



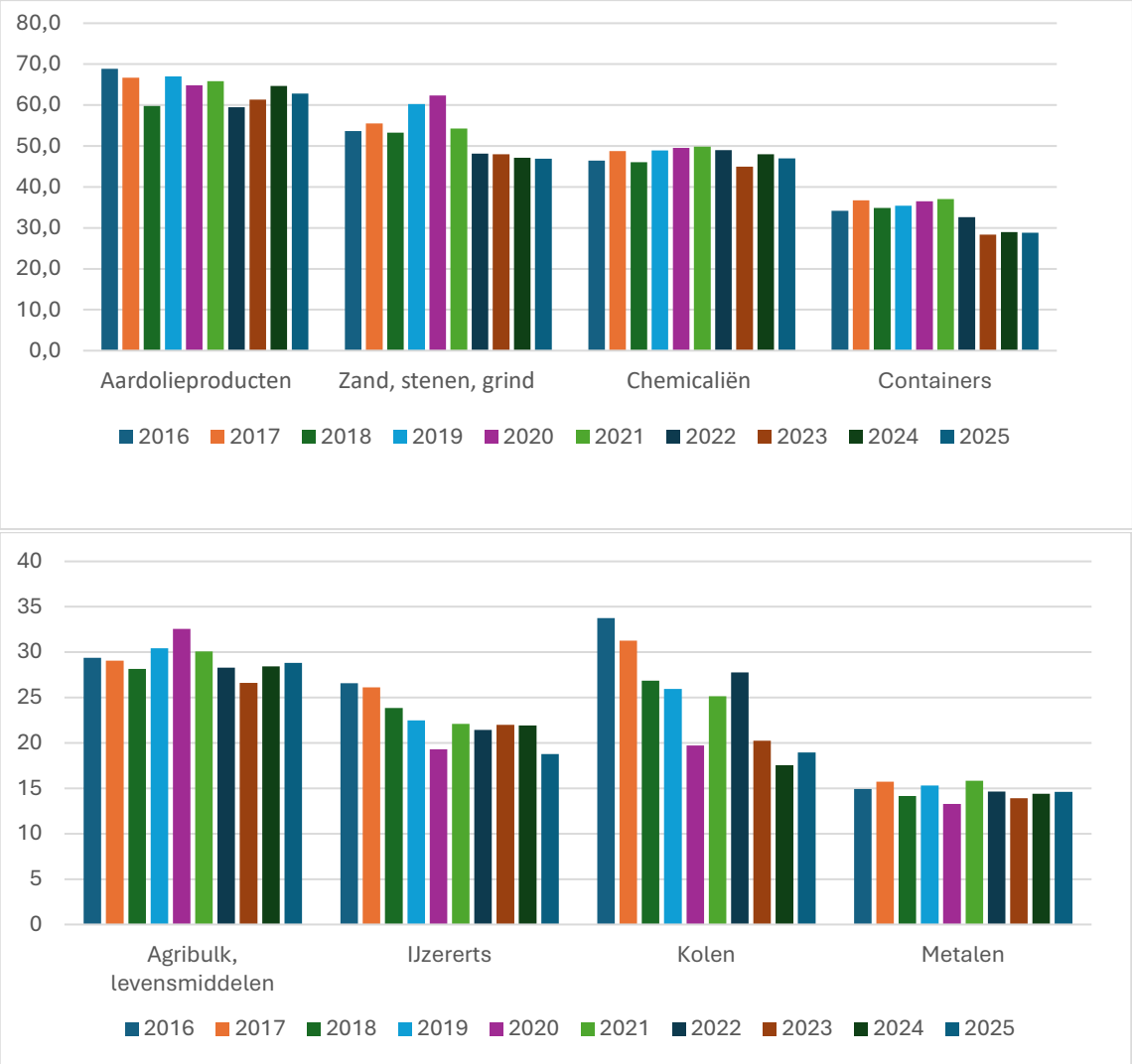
Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis (voor de Nieder-, Mittel- en Oberrhein in Duitsland), VNF (voor de Oberrhein in Frankrijk en Zwitserland) en Rijkswaterstaat (gegevens voor de Rijn in Nederland)

** Om dubbeltelling te vermijden, kunnen de hoeveelheden op de verschillende gedeelten van de Rijn niet worden opgeteld, aangezien bepaalde hoeveelheden over meerdere gedeelten van de Rijn worden vervoerd.*

Vervoer over de Rijn per goederensegment

Wat betreft de totale hoeveelheid vrachtvervoer voor de gehele Rijn, nemen de drie segmenten aardolieproducten, chemicaliën en zand, stenen en grind de grootste hoeveelheden voor hun rekening.

AFBEELDING 3: HOEVEELHEID OVER DE GEHELE RIJN* VERVOERDE GOEDEREN PER TYPE GOEDEREN *(IN MILJOEN TON)*



TABEL 1: ONTWIKKELING VAN HET VERVOER OVER DE RIJN PER GOEDERENSEGMENT IN 2025

Productsegment	*Groeipercentage 2025/2024*
Aardolieproducten	*-2,9*
Chemicaliën	*-2,0*
Zand, stenen, grind	*-0,5*
*Containers ***	*-0,3*
Agribulk, levensmiddelen	*+1,4*
IJzererts	*-14,4*
Kolen	*+8,1*
Metalen	*+1,6*

Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF en Rijkswaterstaat
** Gehele Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)*
*** Voor containers: nettogewicht van de goederen in de containers*

De volgende tabel bevat een overzicht van de hoofdindicatoren/invloedfactoren die een rol spelen als men wil verklaren hoe het goederenvervoer over de Rijn zich in bepaalde goederensegmenten ontwikkeld heeft.

TABEL 2: INVLOEDFACTOREN VOOR DE VERVOERSVRAAG OVER DE RIJN EN DE ONTWIKKELING DAARVAN IN 2025

Indicator/invloedfactor	Gerelateerd vrachtsegment	Toe- of afname van de indicatoren (2025/2024)
Langlopende trend, seizoenseffecten, verwachte gasolieprijs, waterstanden	Vervoer van aardolieproducten	De meerjarige trend voor de traditionele Rijn laat een daling zien van 0,7% per jaar; waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 dan in 2024, wintertemperaturen in januari en februari boven het langetermijngemiddelde; backwardation[2] bouwde zich het gehele jaar op, met minder opslag en minder vervoer als gevolg daarvan.
Chemische productie, waterstanden	Vervoer van chemicaliën	DE: -3,4%; FR: -3,4%, NL: -4,8%; BE: -2,4%. Waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 dan in 2024
Activiteiten bouwsector, waterstanden	Vervoer van zand, stenen en grind	DE: -2,0%; FR: -3,7%, NL: +1,5%; BE: +0,1%, Waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 dan in 2024
Staalproductie, waterstanden	Vervoer van ijzererts en metalen	DE: -9,0%, Waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 dan in 2024
Overslag maritieme containers, vooral in Rotterdam en Antwerpen, waterstanden, inefficiëntie in logistiek	Containervervoer	Het brutogewicht van de in containers door de zeevaart naar de haven van Rotterdam vervoerde goederen lag in KW1-KW3 2025 1,9% lager dan in KW1-KW3 2024; in de haven van Antwerpen was dit 0,7% meer in 2025 dan in 2024; Waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 dan in 2024; congestie in belangrijke Europese containerhavens in 2025, die bovendien door stakingen werd verslechterd
Het gebruik van antraciet in de staalnijverheid (61%), in de elektriciteitssector (34%) en voor warmteopwekking (5%), kolenprijzen, waterstanden	Vervoer van kolen *	Het gebruik van antraciet voor de opwekking van elektriciteit steeg in Duitsland met 10,4%, het gebruik in de staalnijverheid daalde met 7,7%, het gebruik voor warmteopwekking steeg met 2,2%; de kolenprijzen lagen 19,5% lager in 2025 dan in 2024 en 32,8% lager dan in 2023.
Oogstresultaten in Frankrijk en Duitsland, waterstanden, handel	Agribulk en levensmiddelen	Uitstekende oogsten in Frankrijk; waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 dan in 2024, meer uitvoer vanuit Frankrijk naar de Europese Unie en derde landen

Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van Eurostat [sts_inpr_q]; Productie van chemicaliën en chemische productie, [sts_copr_a]; Activiteiten in de bouwsector, [mar_qg_qm_pwhc], Brutogewicht van de goederen in containers die in elke haven werden overgeslagen; Duitse vereniging van staalfabrikanten, Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door de Duits Bondsinstituut voor waterhuishouding (BfG), Duitse meteorologische dienst (temperatuurgegevens), Investing.com London (gasoliespreads), Duitse werkgroep voor energiebalansen (kolenstatistiek), VDKI (Duitse vereniging van kolenimporteurs) over het aandeel van kolen dat in verschillende sectoren wordt gebruikt, Destatis (steenkoolprijzen), VNF.

[2] Backwardation is een marktsituatie waarbij de toekomstige prijzen lager liggen dan de huidige prijzen, zodat er minder neiging is om de goederen een tijd op te slaan.

Het grootste segment (aardolieproducten) wordt door een combinatie van factoren beïnvloed. Naast de waterstanden, ondervindt het vervoer van deze producten de invloed van een langlopende negatieve trend. Een andere belangrijke invloedfactor zijn seizoeneffecten met betrekking tot de vraag naar stookolie (in de herfst en de winter) en de prijsverwachtingen voor gasolie die een rol spelen in de neiging om aardolieproducten op te slaan (meer of minder opslag in het achterland van de Rijn en de vraag naar vervoer in het kielzog daarvan).

In 2025 hebben al deze factoren ertoe bijgedragen dat het vervoer van aardolieproducten daalde:

- meer dagen met laag water (vooral in het voorjaar van 2025) leidde tot een fysieke beperking van het vervoer;
- de temperaturen tijdens de winter lagen boven het gemiddelde (in vergelijking met de referentieperiode 2003-2025), waardoor er in de winter minder vraag was naar stookolie;
- de gasolieprijzen op de markt lagen hoger dan de toekomstige prijzen (London Gasoil future market), met een opwaartse beweging (‘backwardation’) voor het gehele jaar en dus minder aansporing om stookolie in het achterland op te slaan.

De redenen voor de sterke stijging in het vervoer van kolen in 2025 was dat er vorig jaar in Duitsland minder elektriciteit werd opgewekt met hernieuwbare energie (wind, biomassa, waterkracht).[3] Er moest gebruik worden gemaakt van kolen om deze reductie te compenseren. Dit leidde tot een forse verhoging in het vervoer van kolen, dat tevens door dalende kolenprijzen gesteund werd, ondanks het feit dat er minder kolen werd gebruikt voor de staalproductie.

Kijkt men naar de landbouwproducten, dan kan er ten opzichte van 2024 een scherpe stijging (+30%) vastgesteld worden bij het vervoer van landbouwproducten bij de sluis van Gambsheim in de Oberrhein. Deze stijging werd met name bevorderd door de uitstekende oogsten en een opleving van de uitvoer naar de Europese Unie en derde landen. Deze trend bevestigt in feite de strategische rol van de binnenvaart voor de graansector.[4] Voor de gehele Rijn was de stijging bij de landbouwproducten en levensmiddelen alles bij elkaar genomen echter marginaal.

Containervervoer op de Rijn

Het containervervoer op de Rijn wordt beïnvloed door een combinatie van invloedfactoren. Een belangrijke factor is de maritieme containeroverslag in de zeehavens (met name Rotterdam en Antwerpen) en daarnaast spelen de logistieke efficiency van de binnenvaart en de gevolgen van laagwater een rol.

Maritieme containeroverslag in de ARA-havens: In de haven van Rotterdam, stagneerde het brutogewicht van de overslag van in containers vervoerde goederen de afgelopen drie jaar (2023, 2024 en 2025). In de eerste drie kwartaal van 2025 was er slechts een kleine daling van 1,9% in vergelijking met KW1-KW3 van 2024 (uitgedrukt in ton).[5] Dit hangt vooral samen met de daling en stagnatie in de overslag van containers als gevolg van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, omdat daardoor de energieprijzen in Europa stegen, de koopkracht terugliep, en dus ook de particuliere consumptie afzwakte. Er worden in containers zeer veel consumentengoederen vervoerd, met dien verstande, dat deze situatie ook een impact had op de hoeveelheden.

Blijvend effect van laagwater: Vergelijkt men de overslag van zeecontainers in de haven van Rotterdam en het containervervoer over de traditionele Rijn (beide reeksen in ton), dan valt op dat de nauwe correlatie tussen deze beide variabelen in KW3 en KW4 van 2018 doorbroken werd. In deze zes maanden was er een lang aanhoudende periode van laagwater, die significant negatieve gevolgen had voor het containervervoer over de Rijn. Ook in 2022 laten de gegevens voor de Rijn en die voor de zeevaart door de laagwaterperiode opnieuw een afwijkende trend zien. Deze gegevens wijzen er wellicht op dat ernstige laagwaterperiodes een effect op lange termijn hebben omdat er een modal shift naar de spoorwegen optreedt.

---

3 Bron: ARGE Energiebilanzen (Duitse werkgroep voor energiebalansen)

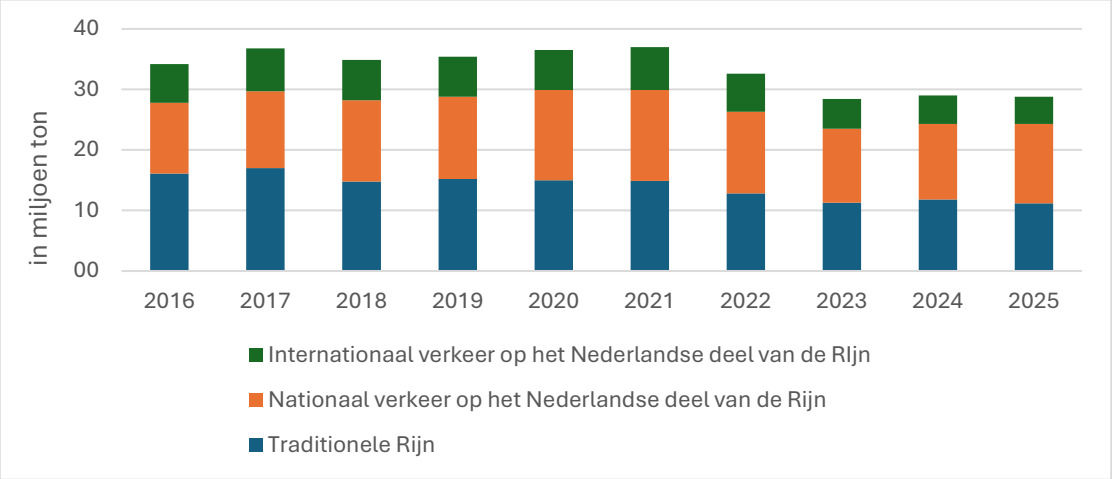
4 VNF-persbericht, beschikbaar op de volgende link: En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30 %) et record inédit des croisières sur le Rhin - VNF (28 april 2026 en voor het laatst geraadpleegd op 4 mei 2026)

5 Bron: Eurostat [mar_qg_qm_pwhc], brutogewicht van de goederen in containers die in elke haven werden overgeslagen

Logistieke efficiency: Congestie en lange wachttijden voor de afhandeling van binnenvaartschepen bij de containerterminals in zeehavens zijn een structureel probleem. De oorzaak hiervan is dat er voorrang wordt gegeven aan de steeds groter wordende zeeschepen. Dit gaat ten laste van de betrouwbaarheid en de concurrentiepositie van het containervervoer door de binnenvaart.[6]

Gemeten in miljoen ton resulteerde dit voor het containervervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) in 28,9 miljoen ton in 2025, hetgeen neerkomt op min of meer gelijkblijvende cijfers (-0,3%). De resultaten voor de verschillende gedeelten van de Rijn liepen uiteen: op de traditionele Rijn was het vervoer van containers 4,4% minder dan in 2024. Op het Nederlandse gedeelte van de Rijn kon een verhoging van 4,7% van het nationale containervervoer worden vastgesteld, wat een bevestiging is van de opwaartse trend van het nationale containervervoer in Nederland. Maar het internationale vervoer dat alleen gebruikmaakt van het Nederlandse gedeelte van de Rijn liep daarentegen met 3,6% terug.

AFBEELDING 4: CONTAINERVERVOER OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE RIJN IN NEDERLAND** (IN MILJOEN TON, NETTO-GEWICHT VAN DE GOEDEREN IN CONTAINERS)**, 2014-2025*



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF en Rijkswaterstaat
** Traditionele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; Rijn in Nederland = de Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)*
Er wordt op gewezen dat de gegevens voor de traditionele Rijn al het vrachtvervoer op de Rijn in Duitsland weergeven, evenals meer gedetailleerde gegevens voor de delen van de Oberrhein, die het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens weergeven.

2. Vaaromstandigheden en waterstanden

De onderstaande tabel toont het aantal dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand voor belangrijke meetpunten langs de gehele Rijn. Deze cijfers tonen een verslechtering van de waterstanden in 2025 in vergelijking met 2024. Met name de Oberrhein had in 2025 te kampen met veel meer laagwaterdagen dan in 2024. Maar ook in de Mittelrhein bij Kaub liepen de waterstanden in april sterk terug. Hoewel zij bij Kaub niet onder de Overeengekomen Lage Rivierstand kwamen te liggen, lagen zij slechts licht boven dit niveau. Ofschoon de economische voorwaarden in 2025 verre van rooskleurig waren en zeker in grote mate hebben bijgedragen aan de zwakke cijfers voor het vervoer van de meeste goederensegmenten over de Rijn, mag ook de negatieve impact van de waterstanden niet onderschat worden.

[6] Zie R. Luman (ING), Scheepvaart ziet de stroom veranderen (artikel van 22 april 2026, voor het laatst geraadpleegd op 29 april 2026), beschikbaar via deze link : https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/vooruitzicht-shipping)

TABEL 3: WATERPEIL OP DE RIJN IN 2024 EN 2025 *

Meetpunt	Aantal dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand in 2024	Aantal dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand in 2025
Tiel (Waal, NL)	0	1
Nijmegen (Waal, NL)	0	3
IJsselkop (Nederrijn, NL)	0	4
Lobith (Beneden-Rijn, NL)	0	5
Emmerich (Niederrhein, DE)	0	3
Duisburg-Ruhrort (Niederrhein, DE)	0	0
Keulen (Niederrhein, DE)	0	0
Kaub (Mittelrhein, DE)	0	0
Oestrich (Mittelrhein, DE)	0	7
Maxau (Oberrhein, DE)	0	10
Bazel (Oberrhein, CH)	0	12

Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door de Duits Bondsinstituut voor waterhuishouding (BfG), en van Rijkswaterstaat

** De Waal en de Nederrijn zijn zijarmen in het Rijnstroomgebied in Nederland.*

3. Bouw van nieuwe schepen

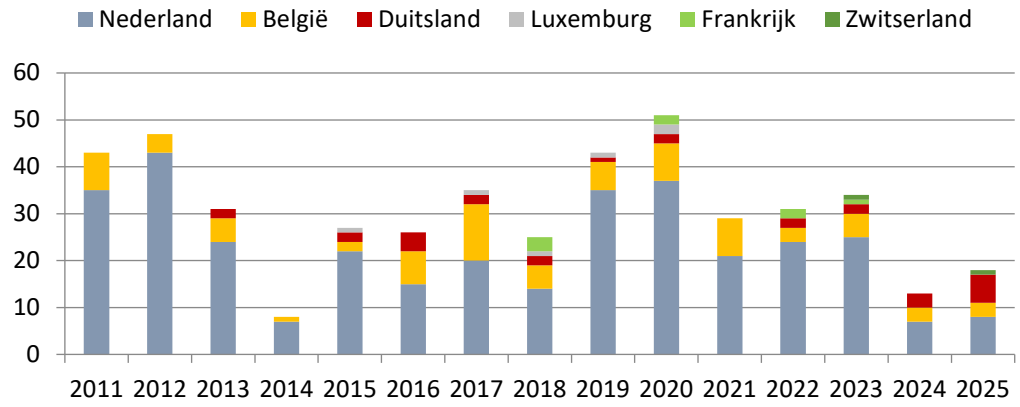
In 2025 kwamen er meer nieuwe schepen bij dan in 2024, met in totaal 87 nieuwgebouwde vrachtschepen. Dit gold met name voor drogeladingschepen (18 nieuwe drogeladingschepen in 2025 tegenover 13 in 2024). Ook het aantal tankschepen was hoger dan het jaar ervoor (67 in 2025 tegenover 38 tankschepen in 2024). Volgens de nieuwbouwcijfers van de IVR werden er in 2025 twee nieuwe duwboten (in vergelijking met één in 2024) opgeleverd (geregistreerd in België en Nederland). Het herstel in de transportvraag kan, samen met de behoefte om de vloot te moderniseren, gezien worden als reden voor de bouw van meer nieuwe schepen. Ook moet worden opgemerkt dat schepen die zijn ingedeeld in de categorie "Overige", zoals patrouille- of dienstvaartuigen, drijvende werktuigen en dienstvaartuigen, niet zijn opgenomen in de hier weergegeven grafieken[7].

Droge lading

Het merendeel van de nieuwe drogeladingschepen die in 2025 op de markt kwamen, is geregistreerd in Nederland (8 van de 18), gevolgd door Duitsland (6 van de 18) en België (3 van de 18).

[7] In 2025, werden er drie nieuwe drijvende werktuigen en één dienstvaartuig in opdracht gegeven.

AFBEELDING 5: NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN TEBOEKSTELLING *(AANTALLEN, 2011-2025)*



Bron: IVR

De meeste nieuwe drogeladingschepen in 2025 vallen in de categorie met een laadvermogen tussen 2000-3000 ton. Het gemiddelde laadvermogen van nieuwe drogeladingschepen bedroeg in 2025 2873 ton, tegen 4230 ton in 2024. Toch blijft het gemiddelde laadvermogen van nieuwbouwschepen stijgen, aangezien kleinere schepen steeds vaker worden vervangen door grotere eenheden.

TABEL 4: NIEUW GEBOUWDE DROGELADINGSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN

Laadvermogen	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0 < 1000 t	4	4	16	13	8	5	0	2
1000 < 2000 t	4	8	11	0	4	6	0	1
2000 < 3000 t	8	12	8	3	10	3	3	7
3000 < 4000 t	6	13	14	11	8	16	6	6
> 4000 t	3	6	1	2	0	2	4	1
Totaal	25	43	51	29	31	34	13	18

Bron: IVR

Voor eerdere jaren werden ramingen gemaakt voor het laadvermogen in ton. De totale aantallen omvatten schepen waarvan het laadvermogen niet bekend is, wat de mogelijke verschillen tussen de totale aantallen en de som van de schepen gesorteerd op hun laadvermogen in elke kolom verklaart.

TABEL 5: NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN IN 2025 NAAR LENGTE

Lengte	Aantal schepen
< 55 meter	0
55 tot < 70 meter	2
70 tot < 86 meter	4
86 tot 110 meter	10
> 110 meter	1
Totaal	18

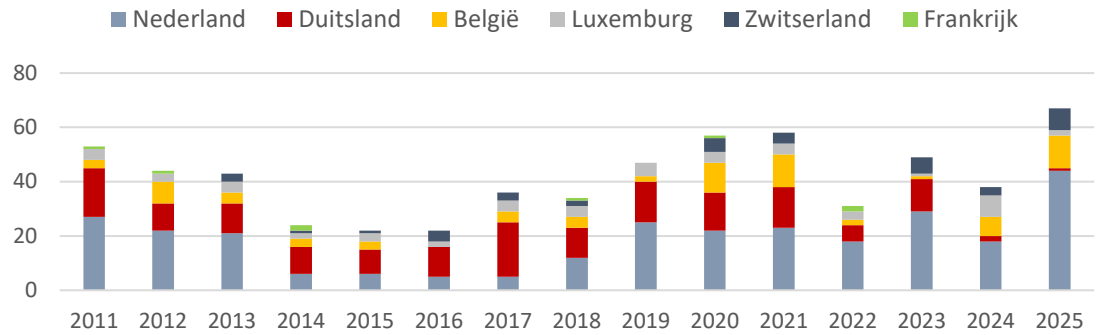
Bronnen: IVR, analyse van de CCR

In het totaal is één schip meegeteld waarvan de lengte niet bekend is, hetgeen de verklaring is voor het verschil tussen het totale aantal en de som van de verschillende schepen onderverdeeld naar lengte.

Vloeibare lading

Volgens de IVR-database kwamen er in 2025 67 nieuwe tankschepen op de markt, een stijging ten opzichte van 2024, toen er 38 werden opgeleverd. Het merendeel van de nieuwe schepen is te boek gesteld in Nederland (44), gevolgd door België (12), Zwitserland (8), Luxemburg (2) en Duitsland (1). Niet alleen het aantal schepen is toegenomen, ook de laadcapaciteit die hiermee op de markt kwam is groter in 2025 dan in 2024.

AFBEELDING 6: NIEUWE TANKSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN TEBOEKSTELLING *(AANTALLEN, 2011-2025)*



Bron: IVR

Het meest voorkomende laadvermogen van de nieuwe tankschepen valt in de categorie >4000 ton, met 40 nieuwe tankschepen in 2025. Het totale gemiddelde laadvermogen steeg van 5326 ton in 2024 tot 5851 ton in 2025. Dit kan uitsluitend worden verklaard door het hoge aantal nieuwe schepen in de categorie >4000 ton in 2025 (40) in vergelijking met 2024, toen er 21 van schepen met dergelijke afmetingen werden gebouwd. Over het algemeen worden steeds meer schepen gebouwd met een laadvermogen van meer dan 4000 ton, vaak met enkele duizenden tonnen meer, wat de trend van de afgelopen jaren bevestigt dat er in het segment vloeibare lading steeds grotere schepen worden gebouwd.

TABEL 6: NIEUWE TANKSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN

Laadvermogen	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0 < 1000 t	2	1	0	0	0	0	0	1
1000 < 2000 t	11	16	9	14	5	3	2	1
2000 < 3000 t	14	17	23	18	22	29	13	12
3000 < 4000 t	4	3	9	13	2	2	2	13
> 4000 t	3	10	15	13	2	15	21	40
Totaal	34	47	57	58	31	49	38	67

Bronnen: IVR, analyse van de CCR
Ter informatie: voor achttien nieuwe schepen werd in 2025 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen.
De totale aantallen omvatten schepen waarvan het laadvermogen niet bekend is, wat de mogelijke verschillen tussen de totale aantallen en de som van de schepen gesorteerd op hun laadvermogen in elke kolom verklaart.

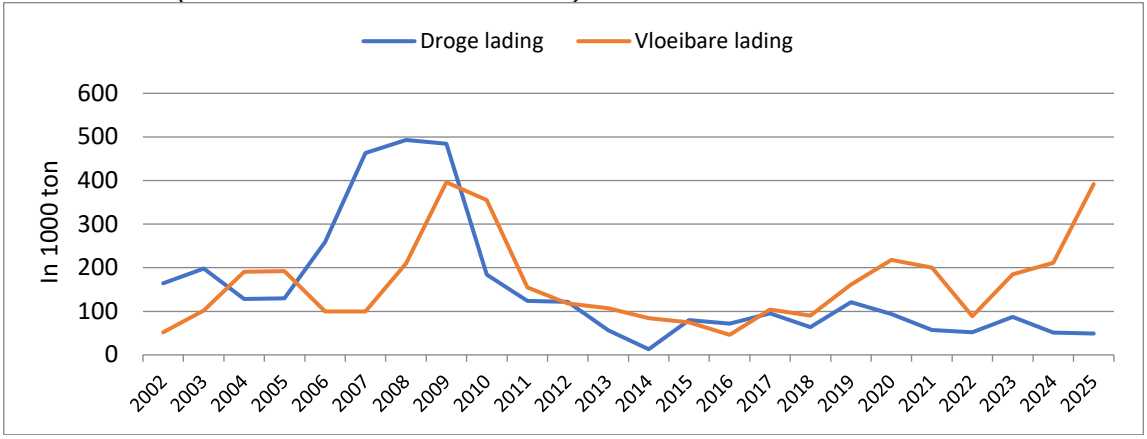
TABEL 7: NIEUW GEBOUWDE TANKSCHEPEN IN 2025 NAAR LENGTE

Lengte	Aantal schepen
< 55 meter	1
55 tot < 70 meter	0
70 tot < 86 meter	4
86 tot 110 meter	16
> 110 meter	46
Totaal	67

Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Afbeelding 7 geeft het nieuwe laadvermogen voor drogelading- en tankschepen weer die per jaar op de markt zijn gekomen. Na de financiële crisis zaten de nieuwbouwactiviteiten enigszins in het slop, maar de afgelopen jaren trekt dit weer aan en kan worden vastgesteld dat er weer meer nieuwe tankschepen worden opgeleverd. Voor drogeladingschepen laat de curve geen duidelijk herstel zien. Zoals eerder vermeld, was de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingsector de afgelopen jaren zeer zwak, wat mogelijk heeft geleid tot de langdurige daling van het aantal nieuwe schepen en de daarmee samenhangende capaciteit die op de markt is gekomen.

AFBEELDING 7: NIEUWE CAPACITEIT OP DE MARKT IN DE DROGELADING- EN TANKVAART *(LAADVERMOGEN IN 1000 TON)*



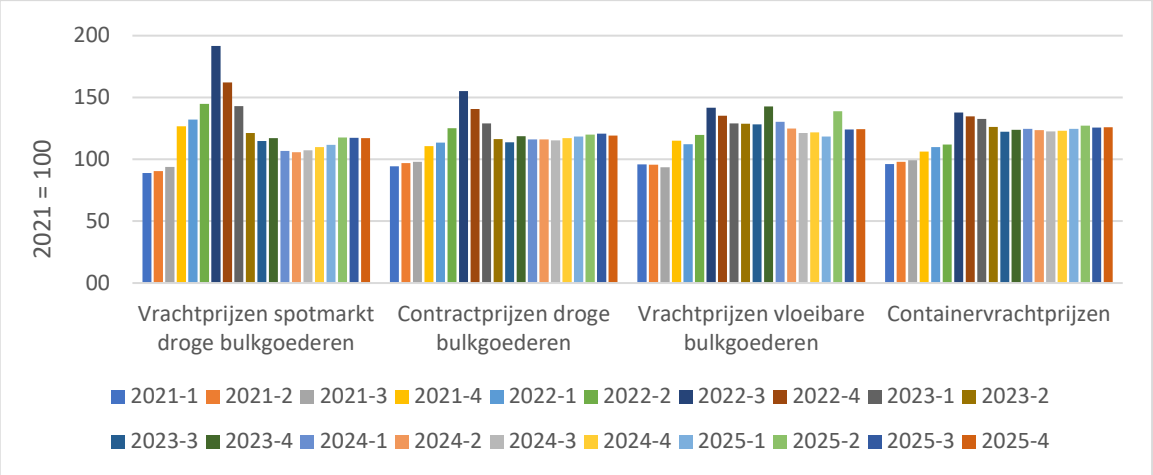
Bron: IVR

Voor achttien nieuwe schepen werd in 2025 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen.

4. Vrachtprijzen en bedrijfskosten

Het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland (CBS) verzamelt gegevens over de vrachtprijzen via een panel van Nederlandse binnenvaartondernemingen. De prijsniveaus zijn gebaseerd op vaste routes waarvoor twee keer per kwartaal een vragenlijst wordt verstuurd. Deze tarieven omvatten de vaarkosten en zijn inclusief brandstof- en laagwatertoeslagen, maar exclusief overslagkosten. Over het algemeen kan een geleidelijke en gestage stijging van de nominale vrachtprijzen worden waargenomen (zonder inflatiecorrectie), die in 2022/23 tijdelijk een piek vertoonden als gevolg van laagwater. Deze nominale vrachtprijzen zijn echter nog niet gecorrigeerd voor de gestegen kosten in de binnenvaart.

AFBEELDING 8: INDEXCIJFERS VOOR CBS-VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL** (2021 = 100) **– NIET AANGEPAST VOOR KOSTENSTIJGING *



Bron: CBS (Binnenvaartdiensten; prijsindex), tabel 85817 2021=100

** De prijzen van vaste routes worden twee keer per kwartaal onderzocht en omvatten toeslagen voor laagwater en de brandstofprijs, maar zonder laden en lossen. De prijzen worden steeds halverwege en aan het einde van het kwartaal geregistreerd. Alle prijzen zijn nominale prijzen.*

Om deze nominale vrachtprijzen te defleren (= te corrigeren voor kostenstijgingen), moet er een kostenindex worden opgesteld.

TABEL 8: STRUCTUUR VAN DE KOSTEN-INDEX VOOR DE VERSCHILLENDE MARKT-SEGMENTEN VAN DE BINNENVAART OVER DE RIJN

Kostencomponent	Aandeel in vervoer droge lading (%)	Aandeel in vervoer vloeibare lading (%)	Aandeel in containervervoer (%)	Gegevensbron
Brandstof (gasolie)	**35%**	**30%**	**28%**	Destatis Gasoil price index
Bemanning	**25%**	**25%**	**22%**	Panteia Cost monitoring
Kapitaal	**15%**	**20%**	**22%**	German Central Bank/ Destatis Metal Index
Reparatie & onderhoud	**12%**	**15%**	**10%**	Panteia Cost monitoring
Verzekeringskosten	**3%**	**6%**	**5%**	Panteia Cost monitoring
Overige kosten	**10%**	**4%**	**13%**	Panteia Cost monitoring
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	-

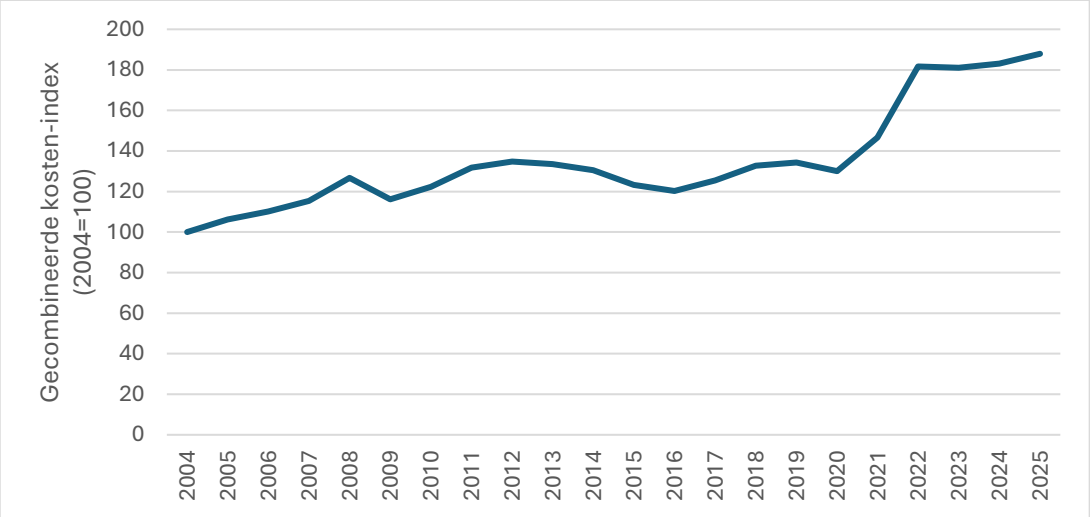
Redenen voor de uiteenlopende percentages:

- In de drogeladingvaart valt het aandeel in de brandstofkosten hoger uit dan in de tankvaart en het containervervoer, aangezien het aandeel in de kosten voor kapitaal en verzekering lager ligt.
- De kapitaalkosten en het aandeel daarvan in de totale kosten voor container- en tankschepen zijn hoger, omdat deze schepen duurder zijn dan drogeladingschepen.
- De hogere waarde van de lading van tankers en containerschepen leidt tot een hogere verzekeringspremium voor de vracht en daardoor is het aandeel van de verzekeringskosten groter dan bij drogeladingschepen.
- De post “overige kosten” ligt hoger in het containervervoer, omdat de containerlijndiensten meer logistieke administratie en back-up-diensten vereisen.

De onderstaande grafiek geeft weer hoe de algemene kosten in de tankvaart zich sinds 2004 ontwikkeld hebben (gecombineerde kosten-index). Deze grafiek is gebaseerd op de ontwikkeling van de afzonderlijke kosten-indices en hun weging in de tijd zoals weergegeven in tabel 8.

De gegevens voor de ontwikkeling van de kosten zijn afkomstig uit rapporten van Panteia over de kosten in de binnenvaart, van de Destatis Gasoil Index, alsmede gegevens met betrekking tot de rentevoet voor langlopende leningen (bron: Duitse Centrale Bank) en de metaalprijzen van Destatis.

AFBEELDING 9: COMBINEERDE KOSTEN-INDEX IN DE TANKVAART *(2004 = 100)**



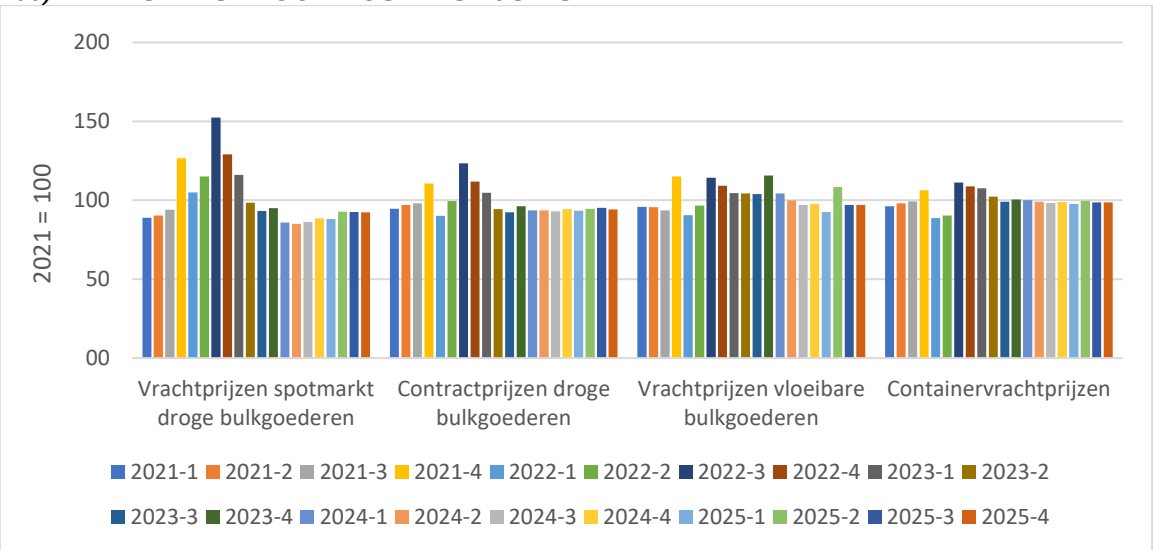
Bron: berekening van de CCR aan de hand van Panteia, Destatis, Duitse Centrale Bank (Bundesbank)
** Gecombineerde kosten-index = 0,3 × brandstofkosten + 0,25 × bemanningskosten + 0,20 × kapitaalkosten + 0,15 × kosten voor reparaties en onderhoud + 0,06 × verzekeringskosten + 0,04 × overige kosten.*

Uit de grafiek blijkt dat de gecombineerde kosten-index voor drogelading- en containervervoer vrijwel hetzelfde beeld geeft als de kostenverhoging in de tankvaart.

- De totale stijging van de kosten in het **drogeladingsegment** was 86% tussen 2004 en 2025 en 43% sinds 2020.
- De totale stijging van de kosten in de **tankvaart** was 88% tussen 2004 en 2025 en 45% sinds 2020.
- Voor het **containervervoer** stegen de kosten met 83% (sinds 2004) en met 39% sinds 2020.

De nominale vrachtprijzen van het CBS worden gecorrigeerd voor de kostenstijging door de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading te delen door de kosten-index voor droge lading (met 2021 als basisjaar) en de prijzen voor het vervoer van containers door de kosten-index voor containers (eveneens met 2021 als basisjaar). De vrachtprijzen in de tankvaart worden op dezelfde wijze gedeeld door de kosten-index voor de tankvaart (ook hier met basisjaar 2021).

AFBEELDING 10: INDEXCIJFERS VOOR CBS-VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL *(2021 = 100)* ***– AANGEPAST VOOR KOSTENSTIJGING***



Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van CBS (Binnenvaartdiensten; prijsindex), tabel 85817 2021=100

De analyse toont aan dat de vrachtprijzen die in het licht van de gestegen kosten werden aangepast, op de **spotmarkt voor droge lading** in 2024 en 2025 gemiddeld 11% onder de basislijn van 100 lagen. Dit betekent dat **in deze sector de stijging van de vrachtprijzen gemiddeld 11% achterbleef bij de stijging van de kosten**.

Vergelijkbaar, maar minder uitgesproken, was de trend bij de contractprijzen voor droge lading, waar de stijging van de vrachtprijzen slechts 6% onder die van de kosten lag. In de tankvaart en het containervervoer was de situatie vrij evenwichtig met aanpassingen in de vrachtprijzen die de stijging van de kosten vrijwel dekten (afgezien van een marginaal verschil van 1%).

Alles bij elkaar genomen lijken deze resultaten erop te wijzen dat **het inkomen in de tank- en containervaart zich beter ontwikkelde dan in de drogeladingvaart**, maar wijst niet op significante winstmarges in één van deze marktsegmenten.

5. Vooruitblik op de vervoersvraag in 2026

Kijkt men vooruit naar 2026 dan wordt er een gematigde algemene groei verwacht van 2,9 à 3,1%, aangezien de geopolitieke spanningen, en dan vooral het conflict in het Midden-Oosten, nog steeds leiden tot verstoringen op de energiemarkten en meer handelsonzekerheid. Deze ontwikkelingen zullen vermoedelijk ook de industriële productie en de vervoersvraag onder druk zetten, waardoor het er voor de binnenvaart niet gemakkelijker op wordt.

Tegelijkertijd zijn er andere sectoren, zoals bijvoorbeeld het containervervoer en de chemische sector, waar er tekenen van stabilisatie zijn, terwijl het vervoer van landbouwproducten ook in 2026 nog zou kunnen profiteren van de exportvraag. Dat neemt niet weg dat de binnenvaart nog steeds geconfronteerd wordt met belangrijke structurele veranderingen, met inbegrip van vaker optredende laagwaterperiodes vanwege de klimaatverandering, de aanhoudende energietransitie en een groeiende concurrentie vanuit andere vervoersmodi. In het jaarrapport van de marktobservatie voor 2026 zal er een gedetailleerd overzicht van deze ontwikkelingen en hun gevolgen voor de toekomst van de binnenvaart in Europa worden verstrekt.

Op basis van de econometrische modellen voor het vervoer van aardolieproducten en ijzerertsen die door de marktobservatie-eenheid van de CCR werden opgesteld (voor meer gedetailleerde informatie wordt hier verwezen naar het jaarrapport), zijn er voor deze twee goederensegmenten de volgende invloedfactoren op de korte termijn vastgesteld:

TABEL 9: HOOFDINVLOEDFACTOREN VOOR HET VERVOER VAN AARDOLIEPRODUCTEN EN IJZERERTS OVER DE RIJN OP BASIS VAN ECONOMETRISCHE MODELLEN

Segment	Invloedfactoren op basis van het econometrische model
Aardolieproducten	Waterstanden, een aanhoudend negatieve trend (-0,7% per jaar), weerspiegelen een structurele afname als gevolg van de energietransitie, opslag van stookolie in het najaar, wintertemperaturen die de vraag naar stookolie beïnvloeden, prijsverwachtingen voor gasolie (toekomstige prijzen) die meespelen als economische drijfveren voor de opslag van stookolie.
IJzerertsen en metalen	Staalproductie, waterstanden, een aanhoudende structurele breuk als gevolg van de financiële crisis 2008/2009, met vervoershoeveelheden die vanaf maart 2009 steeds onder het pre-crisis-niveau liggen, hetgeen overeenkomt met een geschatte permanente daling van ongeveer 25,5%, brandstofprijzen die zwaar wegen bij duwstellen die veel brandstof verbruiken.

Bron: CCR

Het is de bedoeling om ook voor het containervervoer een econometrisch model op te stellen op basis van de invloed van de overslag van maritieme containers in de zeehavens, de waterstanden en wellicht ook andere variabelen.

Voor andere goederensegmenten zoals chemicaliën en bouwmaterialen, hebben tests met eerste modellen voor de ontwikkeling van de vervoersvraag tot nu toe niet zeer tevredenstellende resultaten opgeleverd. Hoewel verschillende variabelen die een plausibele verklaring zouden kunnen vormen (chemische productie, activiteiten in de bouwsector, waterstanden) weliswaar in zekere mate relevant bleken te zijn om de transportvraag te verklaren, vormen zij toch niet voldoende verklaring voor een groot gedeelte van de transportvraag en de bewegingen in de data voor deze segmenten. Dit is de reden waarom er ook rekening gehouden moet worden met de prognoses van industrieverenigingen om voor deze goederensegmenten de vooruitzichten te kunnen beschrijven.

TABEL 10: VOORUITZICHTEN VOOR BEPAALDE GOEDERENSEGMENTEN IN DE RIJNVAART VOOR 2026

Goederensegment	**Vooruitzichten voor 2026**
Aardolieproducten	Op basis van het econometrische model: backwardation[8] van gasolieprijzen verwacht, die leiden tot een geringere vervoersvraag, de gevolgen van de waterstanden zijn groot, seizoeneffecten door de temperaturen in het najaar en in de winter wegen niet zo zwaar, aanhoudende negatieve trend (-0,7% per jaar).
IJzerertsen en metalen	Op basis van het econometrische model en industrievereniging (Eurofer): de staalproductie is de belangrijkste factor en deze zal naar verwachting in 2026 en 2027 een bescheiden groei tonen; de waterstanden spelen een grote rol; brandstofprijzen (gasolie) zullen naar verwachting dalen wat de binnenvaartexploitanten weer wat meer armslag zal geven.
Chemicaliën	Op basis van kwalitatieve informatie (CEFIC, VCI): de Europese producenten hebben nog steeds te kampen met een groot concurrentienadeel vanwege de hoge energiekosten, met name vanwege de gasprijzen die van belang zijn voor de chemische productie. Dit zwakt de productie af en leidt tot een lagere vervoersvraag.
Containers	Op basis van kwalitatieve informatie (ISL Index, UNCTAD, IMF): de World Economic Outlook van het IMF van april 2026 voorspelt een algemene groei van slechts 3,1% in 2026 en 3,2% in 2027, waarbij de percentages naar beneden werden bijgesteld door het uitbreken van de oorlog in het Midden-Oosten eind februari 2026. Daar komt bij dat de groei in het handelsvolume nu naar verwachting zal dalen van 5,1% in 2025 naar niet meer dan 2,8% in 2026, voordat deze zal terugkeren naar 3,8% in 2027. Dit zal negatieve gevolgen hebben voor het vervoer van containers over de Rijn.

[8] Dit betekent dat de toekomstige prijzen voor gasolie lager zullen zijn dan de huidige prijzen, wat geen aansporing vormt om gasolie op te slaan en dus ook minder daarmee samenhangend vervoer van stookolie.

IV. Schipperspatenten en bemanning

PROTOCOL 5
Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) - Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model) (bijlage 1)

1. Het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) dat is aangenomen bij Besluit 2022-II-9 is op 1 april 2023 in werking getreden.

2. Het RSP bevat in bijlage 1 het model van de medische verklaring dat in het kader van CESNI is ontwikkeld met het oog op de gewenste harmonisatie.

3. Op haar vergadering op 5 februari 2026 heeft de CESNI-werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP) besloten om de voetnoot in het model voor de medische verklaring te schrappen. Zo kunnen de erkende artsen de geschiktheid van iemand in de tijd beperken, zelfs wanneer de CESNI-standaarden inzake de medische geschiktheid (ES-QIN, deel IV) voor de betrokken aandoening geen beperking in de tijd voorzien.

4. 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 heeft tot doel bijlage 1 van het RSP in overeenstemming te brengen met het geactualiseerde CESNI-model voor de medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart.

Voor bepaalde evolutieve aandoeningen zoals obesitas of een abnormale lichaamsmassa voorzien de CESNI-standaarden voor de beroepskwalificatie (ES-QIN, deel IV) geen enkele beperking van de geschiktheid in de tijd. Het mogelijke evolutieve karakter van deze aandoeningen kan het echter wel rechtvaardigen dat de geschiktheid voor een beperkte duur wordt toegekend om zo de veiligheid aan boord te waarborgen. In de inleidende toelichting bij de ES-QIN, deel IV, wordt er bovendien op gewezen dat de verstrekte informatie slechts als aanknopingspunt bedoeld is en nooit een weloverwogen medisch oordeel kan vervangen.

De wijziging heeft tot doel om dit principe getrouw weer te geven in het model van de medische verklaring.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Geen, behalve een verwerping van de voorgestelde wijziging.

Consequenties van de genoemde wijziging

Bijlage 1 van het RSP wordt geactualiseerd. De wijziging zal de veiligheid aan boord verbeteren omdat het aan erkende artsen de mogelijkheid biedt om de geschiktheid op basis van hun medische oordeel in de tijd te beperken, zelfs als de CESNI-standaarden voor de desbetreffende aandoening geen beperking in de tijd voorzien.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn om van deze wijziging af te zien. Het model in bijlage 1 zou worden behouden.

Dit zou echter twee gevolgen hebben:

1. Artsen zouden de geschiktheid niet in de tijd kunnen beperken als er geen enkele indicatie hiervoor voorzien is in de CESNI-standaarden, zelfs al zou de evolutie van de aandoening van betrokkene dit om veiligheidsredenen wel rechtvaardigen.

2. Het model dat wordt afgegeven door de lidstaten van de CCR zou niet geharmoniseerd zijn met dat van de andere lidstaten van CESN.

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

teneinde op doeltreffende wijze te reageren op problemen die de lidstaten in de praktijk hebben vastgesteld bij de tenuitvoerlegging van Besluit 2022-II-9 met betrekking tot de beperking van de medische geschiktheid,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart,

neemt de wijziging van bijlage 1 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zoals opgenomen in de bijlage bij dit besluit aan.

De wijziging die is opgenomen in de bijlage treedt in werking op 1 januari 2027.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 5

Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

In bijlage 1 komt voetnoot 2 te vervallen.

PROTOCOL 6
Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) - Minimumeisen voor lichtmatrozen (artikel 10.01 tweede lid, onderdeel b)

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

artikel 10.01, tweede lid, onderdeel b, wordt gewijzigd zodat ook personen die een leerovereenkomst hebben gesloten die voorziet in een overeenkomstig hoofdstuk 6 goedgekeurd opleidingsprogramma voor het managementniveau, een kwalificatiecertificaat lichtmatroos kunnen verkrijgen.

Motivering

In artikel 10.01, tweede lid, onderdeel b, is vastgelegd dat uitsluitend personen die een leerovereenkomst hebben gesloten die voorziet in een overeenkomstig hoofdstuk 6 goedgekeurd opleidingsprogramma voor het operationele niveau, een kwalificatiecertificaat lichtmatroos kunnen verkrijgen.

Dit is te verklaren door het feit dat er bij de inwerkingtreding van het nieuwe RSP op 1 april 2023 uitsluitend opleidingsprogramma's voor het operationele niveau bestonden. Inmiddels hebben verscheidene lidstaten van de CCR ook opleidingsprogramma's voor het managementniveau opgezet. Bijlage I van Richtlijn (EU) 2017/2397 biedt bovendien de mogelijkheid dat personen die een leerovereenkomst hebben gesloten in het kader van een opleidingsprogramma voor het managementniveau, een kwalificatiecertificaat lichtmatroos kunnen verkrijgen.

Het is daarom wenselijk de woorden "voor het operationele niveau" te schrappen, zodat de bepaling op alle goedgekeurde opleidingsprogramma's betrekking heeft.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De wijziging heeft tot doel het RSP te actualiseren om tegemoet te komen aan de behoeften van lichtmatrozen die schipper willen worden in het kader van een overeenkomstig hoofdstuk 6 goedgekeurd opleidingsprogramma. De wijziging is bovendien nodig om ervoor te zorgen dat de bepalingen in het RSP overeenstemmen met die in Richtlijn (EU) 2017/2397.

Eventueel alternatief voor de geplande wijziging

Een alternatief zou zijn dat uitsluitend personen die een leerovereenkomst hebben gesloten die voorziet in een overeenkomstig hoofdstuk 6 goedgekeurd opleidingsprogramma voor het managementniveau, een kwalificatiecertificaat lichtmatroos kunnen verkrijgen. Dit alternatief is echter te beperkend en niet consistent met de richtlijn.

Consequenties van de genoemde wijziging

Een wijziging van het RSP zou het voordeel hebben dat in de lidstaten dezelfde duidelijke en transparante regelingen zouden gelden. Deze wijziging brengt geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en voor de autoriteiten met zich mee.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar dat zou tot gevolg hebben dat de personen die deelnemen aan goedgekeurde opleidingsprogramma's voor het managementniveau geen kwalificatiecertificaat lichtmatroos zouden kunnen verkrijgen.

Besluit

De Centrale Commissie,

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

met het doel verder bij te dragen aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn, en meer mogelijkheden te bieden voor loopbaantrajecten die doorgroei van het instroomniveau naar het operationele niveau en het managementniveau mogelijk maken,

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

neemt de in de bijlage bij het onderhavige besluit vermelde wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan.

De wijziging treedt in werking op 1 januari 2027.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 6

Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

Artikel 10.01, tweede lid, onderdeel b, wordt door het volgende onderdeel b vervangen:

"b) een leerovereenkomst die voorziet in een goedgekeurd opleidingsprogramma overeenkomstig hoofdstuk 6;".

V. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

PROTOCOL 7
Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter wijziging van artikel 6.22 en bijlage 8 van het RPR met betrekking tot de verkeerstekens ter markering van de vaarweg

1. Hoofdstuk 5 van het RPR heeft betrekking op de verkeerstekens van de vaarweg. In artikel 5.02 van het RPR, dat gewijd is aan de verkeerstekens ter markering van de vaarweg, wordt verwezen naar bijlage 8 waarin vermeld wordt welke verkeerstekens ter markering van de vaarweg ten behoeve van de scheepvaart kunnen worden aangebracht. In bijlage 8 wordt met name omschreven onder welke omstandigheden de verschillende verkeerstekens ter markering van de vaarweg kunnen worden gebruikt en welke verkeerstekens kunnen worden gebruikt ter markering van ondiepten van voorbijgaande aard en van obstakels.

2. Hoofdstuk 6 van het RPR heeft betrekking op de vaarregels, waarbij artikel 6.22 de stremming van de scheepvaart en buiten gebruik gestelde gedeelten regelt. In het kader van de invoering van nieuwe verkeerstekens en een bijzondere markering op de Rijn voorziet de wijziging in de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit om uitzonderingen toe te staan op het verbod om in de bovengenoemde gebieden te varen.

3. De bijzondere markering is al geregeld in andere internationale documenten. In de Europese Code voor de binnenvaart (Code européen des voies de navigation intérieure – CEVNI) is de bijzondere markering (gele betonning) vastgelegd in bijlage 8. Deze bijlage heeft betrekking op de 'markering van de vaarwegen' ('balisage des voies navigables'). Onderdeel VII daarvan regelt de markering van verboden gebieden of gebieden waar een specifieke regeling geldt ('balisage des zones interdites ou réglementées'). De bijzondere markering (gele betonning) is ook vastgelegd in hoofdstuk 4 van de Europese Code voor de markering en betonning van vaarwegen (Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables – SIGNI).

4. Het onderhavige wijzigingsvoorstel heeft tot doel artikel 6.22 en bijlage 8 van het RPR aan te passen om de bevoegde autoriteiten van de Rijnoeverstaten toe te staan een bijzondere markering van de vaarweg toe te passen, met name voor verboden gebieden of gebieden waar een specifieke regeling geldt. Voor de CCR is het van essentieel belang te voorzien in uniforme verkeerstekens ter markering van de vaarweg, om de eenheid van het Rijnregime en de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn te waarborgen.

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

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De eerste doelstelling is het RPR aan te passen met het oog op de invoering van nieuwe verkeerstekens en een bijzondere markering op de Rijn.

Artikel 6.22, eerste lid, van het RPR regelt de stremming van de scheepvaart en buiten gebruik gestelde gedeelten. Het eerste lid schrijft voor dat, indien de bevoegde autoriteit door een algemeen teken A.1 te kennen geeft dat de scheepvaart is gestremd, een schip vóór dit teken moet stilhouden. Het tweede lid bepaalt dat waar het teken A.1a is geplaatst, een schip met uitzondering van een klein schip zonder motor niet mag varen. Waar het teken A.12 is geplaatst, mag een motorschip niet varen.

Er is vastgesteld dat het Rijnvaartpolitiereglement niet voorziet in de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit om uitzonderingen toe te staan op het verbod om in de bovengenoemde gebieden te varen.

Daarom is het doel om artikel 6.22 van het RPR aan te vullen met een nieuw derde lid, zodat de bevoegde autoriteit in bijzondere gevallen uitzonderingen kan toestaan op een vaarverbod. De mogelijkheid om dergelijke uitzonderingen toe te staan, biedt het voordeel dat flexibel kan worden ingespeeld op nieuwe specifieke situaties.

De tweede doelstelling van deze wijzigingen is het RPR aan te vullen met een bijzondere markering die kan worden toegepast in situaties waarin de huidige toegestane markering in bijlage 8 bij het RPR niet toereikend is. Hierbij is te denken aan het markeren van verboden gebieden of het afbakenen van speciale gebieden.

Als voorbeelden kunnen worden genoemd:

1. Langs de Rijn worden de laatste jaren nevengeulen of strangen aangelegd. Sommige van deze projecten zijn een gevolg van Europese regelgeving die gericht is op het bevorderen van de ecologische duurzaamheid van de vaarweg. Ze dienen meestal de hoogwaterveiligheid en/of de natuur en niet zozeer de scheepvaart. Nevengeulen en strangen zijn in beginsel niet opengesteld voor de scheepvaart.

2. In, op en langs de Rijn vinden veel aanlegprojecten plaats, waar werkschepen in een bepaald werkgebied veilig de werkzaamheden moeten kunnen uitvoeren. De bijzondere betonning kan hier worden gebruikt voor het markeren van verboden gebieden, zoals bagger- of stortlocaties.

3. De bijzondere betonning kan ook worden gebruikt voor het scheiden van grote en kleine schepen door middel van een gemarkeerde recreatiegeul naast de gemarkeerde (hoofd)vaargeul. Dit draagt bij aan de strategische doelstelling om de beroeps- en recreatievaart zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. In het RPR is daartoe nog geen adequate markering voorzien.

4. Met de bijzondere betonning kan ook een voor de scheepvaart verboden gebied of een gebied waar een specifieke regeling geldt, worden gemarkeerd. De aard van het verbod of de regeling wordt, voor zover mogelijk, aangegeven in schriftelijke documenten (kaarten, beschikkingen, berichten aan de scheepvaart) en door middel van aanduidingen ter plaatse. De ter plaatste gegeven aanduidingen kunnen op de gele betonning worden geplaatst. De aanduidingen kunnen ook worden gegeven door middel van lichten die op de betonning worden geplaatst. Zo kan overdag een rode vlag of een rood bord en 's nachts een rood licht op de betonning worden geplaatst om een voor de scheepvaart verboden gebied te markeren.

Deze nieuwe markering (gele betonning) is een goede aanvulling op de huidige toegestane markering in het RPR, om het beheer van de vaarweg en het scheepvaartverkeer te verbeteren. De gele betonning is goed zichtbaar en onderscheidt zich qua kleur duidelijk van de groene en rode markering. Deze betonning kan worden toegepast om een specifieke situatie aan te duiden, wat de duidelijkheid van de regelgeving en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn ten goede kan komen.

Het vastleggen van een uniforme, bijzondere markering voor de Rijn geeft de vaarweggebruiker een helder en eenduidig beeld van de situatie van de vaarweg en draagt bij aan de eenheid van het Rijnregime. Het komt er dus op aan de eenheid en uniformiteit van het Rijnregime te waarborgen.

Daarom wordt voorgesteld het RPR aan te vullen met een markering voor met name:

- aftakkingen;
- werkgebieden (tijdelijke versmalling van de vaargeul);
- aparte vaargeulen voor de recreatievaart;
- verboden gebieden voor motorschepen.

In het kader van de uitvoering van dit besluit zullen verdere ervaringen worden opgedaan.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het zou uiteraard mogelijk zijn om deze bijzondere markering (gele betonning) niet vast te leggen in bijlage 8 bij het RPR, maar dit zou de bevoegde lokale autoriteiten niet beletten om op grond van artikel 1.22 van het RPR een dergelijke gele betonning tijdelijk aan te brengen, dan wel uitzonderingen toe te staan op een vaarverbod. In dat geval zouden er op de Rijn echter geen uniforme uitzonderingen en bijzondere markeringen worden toegepast, hetgeen een goede informatieverstrekking aan de schippers en de eenheid van het Rijnregime zou schaden.

De verwerping van deze wijzigingen zou de hierboven uiteengezette doelstellingen ondermijnen.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Artikel 6.22 wordt gewijzigd. Na artikel 6.22, tweede lid, wordt een nieuw derde lid ingevoegd dat voorziet in de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit om uitzonderingen toe te staan op een vaarverbod als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Bijlage 8 bij het RPR wordt gewijzigd. Na onderdeel V van bijlage 8 bij het RPR wordt een nieuw onderdeel VI ingevoegd dat als volgt komt te luiden: “Markering van verboden gebieden of gebieden waar een specifieke regeling geldt”.

Daarbij wordt voorzien in de volgende twee markeringen:

- een markering van verboden gebieden;
- een markering van gebieden waar een specifieke regeling geldt.

Deze wijzigingen brengen geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en slechts beperkte kosten voor de autoriteiten met zich mee, aangezien de toepassing van de bijzondere markering facultatief is.

De wijziging treedt in werking op 1 juni 2027.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Zoals eerder gesteld zou de verwerping van deze wijzigingen de hierboven uiteengezette doelstellingen ondermijnen. De wijzigingen zijn slechts bedoeld om de bevoegde lokale autoriteiten een uniforme en geharmoniseerde oplossing te bieden in het kader van de Rijnvaart.

Het zou uiteraard mogelijk zijn om af te zien van deze wijzigingen, maar dit zou de bevoegde lokale autoriteiten niet beletten om zelf een dergelijke bijzondere markering van de vaarweg aan te brengen, dan wel uitzonderingen toe te staan op een vaarverbod dat op bepaalde gedeelten van de vaarweg geldt. Hierdoor zou de eenheid van het Rijnregime echter niet worden versterkt.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

met het doel verder bij te dragen aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 6.22 en bijlage 8 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 juni 2027.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 7

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR)

1. Na artikel 6.22, tweede lid, wordt het volgende derde lid ingevoegd:

"3. De bevoegde autoriteit kan in bijzondere gevallen uitzonderingen toestaan op een vaarverbod als bedoeld in het eerste en tweede lid."

2. In bijlage 8 wordt na onderdeel V het volgende onderdeel VI ingevoegd:

"**VI. MARKERING VAN VERBODEN GEBIEDEN OF GEBIEDEN WAAR EEN SPECIFIEKE REGELING GELDT**

1. Verboden gebied

a) Een gele markering



Kleur: geel
Vorm: stompe, spitse of bolvormige boei, ton, sparboei, drijf- of kopbaken
(in het algemeen voorzien van een radarreflector)

b) zo nodig in combinatie met een teken A.1

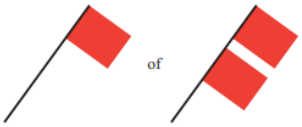
óf een bord



óf een rood licht



óf een rode vlag



2. Gebied waar een specifieke regeling geldt

‘s nachts	overdag
Optioneel: een geel licht	-



Kleur: geel
Vorm: stompe, spitse of bolvormige boei, ton, sparboei, drijf- of kopbaken
(in het algemeen voorzien van een radarreflector)”.

PROTOCOL 8
Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot trackcontroleassistenten voor de binnenvaart (TGAIN)
(artikelen 1.01 en 4.08)

1. Het aantal schepen dat met een TGAIN is uitgerust, neemt al sinds jaren toe en wordt momenteel geraamd op 15 tot 20% van de vloot. Deze apparaten speelden onlangs een doorslaggevende rol bij twee zware ongevallen die zich voordeden aan de sluis van Iffezheim (Rijn) en de sluis van Müden (Moezel). De schade die deze ongevallen aan de sluizen hebben veroorzaakt, bedroeg telkens ongeveer 5 miljoen euro en ze had negatieve gevolgen voor de binnenvaart en de verladers.Op dit moment geldt een voorschrift van tijdelijke aard, dat tijdens de plenaire najaarszitting van de Centrale Commissie in 2025 is aangenomen (zie Besluit 2025-II-13), om het gebruik van de TGAIN op de Rijn te regelen. Dit voorschrift heeft geleid tot aanvullingen op het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en is van kracht van 1 juni 2026 tot en met 31 december 2027.

2. CESNI heeft gewerkt aan een standaard die voor deze apparaten technische vereisten (ES-TRIN) met inbegrip van hun weergave (ES-RIS) vastlegt. Hetzelfde geldt voor de richtsnoeren voor de beroepskwalificaties, waarvoor CESNI een brochure heeft gepubliceerd. De standaarden van CESNI zouden op 1 januari 2028 in werking moeten treden.

3. Tegen deze achtergrond wordt het noodzakelijk geacht een duurzaam regelgevend kader vast te stellen voor het gebruik van TGAIN op de Rijn.

4. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel om gelet op beide bovengenoemde ongevallen definitieve wijzigingen in het RPR vast te leggen die het gebruik van de TGAIN regelen en om zo de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn en zijn nevenvaarwegen te verbeteren. De schipper beschikt daarmee over een nieuw regelgevend kader dat de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer waarborgt, met name bij het passeren van sluizen. Deze wijzigingen gelden uitsluitend voor schepen die met een TGAIN zijn uitgerust.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Een alternatief zou erin bestaan om deze wijzigingen niet aan te nemen. Dit zou ertoe leiden dat de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn niet duurzaam wordt verbeterd. Het voorschrift van tijdelijke aard geldt namelijk tot en met 31 december 2027. Bovendien zou dan geen rekening worden gehouden met de ervaringen uit beide ongevallen.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Artikel 1.01 wordt gewijzigd om een definitie van de TGAIN op te nemen in onderdeel ao.

De voorschriften met betrekking tot de TGAIN worden vastgelegd in een nieuw artikel 4.08. In het eerste lid wordt erop gewezen dat de bepalingen van dit artikel uitsluitend van toepassing zijn indien aan boord van een schip een TGAIN is ingebouwd. Het tweede lid bepaalt dat de TGAIN moet voldoen aan de eisen van ES-TRIN 2027/1. Zo worden er bijvoorbeeld alarmsignalen gegeven aan boord wanneer de TGAIN niet naar behoren functioneert. Het derde en vierde lid schrijven voor dat de schipper de TGAIN met de nodige waakzaamheid moet gebruiken en regelmatig moet monitoren. De schipper is en blijft immers op ieder moment verantwoordelijk voor het besturen van het schip.

Het vijfde lid bepaalt dat de schipper tijdens het gebruik van de TGAIN aanwezig moet zijn in het stuurhuis en regelmatig zijn aanwezigheid in het stuurhuis moet bevestigen via het waakzaamheidscontrolesysteem, overeenkomstig de in ES-TRIN vastgelegde technische voorschriften.

Het zesde lid geeft aan dat de TGAIN uitsluitend mag gebruikt worden door een bemanningslid dat houder is van een kwalificatiecertificaat schipper, of door een bemanningslid dat onder rechtstreeks toezicht staat van een schipper die houder is van een kwalificatiecertificaat schipper. Ook een bemanningslid dat de TGAIN in specifieke omstandigheden gebruikt (bij slecht zicht of voor het bevaren van een gedeelte van de Rijn dat als binnenwatertraject met specifieke risico's is geclassificeerd), moet houder zijn van de vereiste specifieke vergunningen.

Het zevende lid schrijft voor dat de TGAIN bij het naderen van een sluis tijdig voor het bereiken van de sluisvoorhaven moet worden uitgeschakeld. In dit lid is ook vastgelegd dat de TGAIN na het schutten pas weer mag worden ingeschakeld als het schip de sluisvoorhaven heeft verlaten.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien. Hierdoor zou de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Rijn niet worden verbeterd.

Als deze wijzigingen worden verworpen, zouden de voornoemde doelstellingen niet worden bereikt.

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

met als doel de digitalisering in de binnenvaart en de acceptatie daarvan te bevorderen,

rekening houdend met de zware ongevallen die zich aan de sluis van Iffezheim en de sluis van Müden hebben voorgedaan,

voortbouwend op het bij Besluit 2025-II-13 aangenomen voorschrift van tijdelijke aard,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

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

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 januari 2028.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 8

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR)

1. *In de inhoudsopgave wordt na de vermelding bij artikel 4.07 de volgende vermelding ingevoegd:*

   "Artikel 4.08 Trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN)"

2. *Na artikel 1.01, onderdeel an, wordt het volgende onderdeel ao ingevoegd:*

   "ao) "trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN)": een aan boord van een schip ingebouwd navigatieapparaat voor de automatische besturing van het schip langs een te volgen track."

3. *Na artikel 4.07 wordt het volgende artikel 4.08 ingevoegd:*

"**Artikel 4.08**
Trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN)

1. Indien aan boord van een schip een trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN) is ingebouwd, zijn de bepalingen van dit artikel van toepassing.

2. De aan boord van het schip ingebouwde TGAIN moet voldoen aan artikel 7.06, zesde lid, van ES-TRIN.

3. De TGAIN moet tijdens het gebruik ervan aan de volgende voorwaarden voldoen:
   a) de gegevens die in de TGAIN zijn ingevoerd, moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen;
   b) op elk schip mag op elk moment slechts één TGAIN gebruikt worden.

4. De schipper moet regelmatig monitoren of de TGAIN naar behoren functioneert.

5. De schipper moet tijdens het gebruik van de TGAIN aanwezig zijn in het stuurhuis en regelmatig zijn aanwezigheid in het stuurhuis bevestigen via het waakzaamheidscontrolesysteem als bedoeld in artikel 7.06, zevende lid, van ES-TRIN.

6. De TGAIN mag uitsluitend worden gebruikt door de houder van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper. Hij moet voldoende instructie hebben ontvangen over het gebruik van de TGAIN die aan boord ingebouwd is.

De TGAIN mag bij slecht zicht alleen worden gebruikt door de houder van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar.

De TGAIN mag voor het bevaren van Rijngedeelten die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's alleen worden gebruikt door de houder van een specifieke vergunning voor het bevaren van het betrokken Rijngedeelte.

In afwijking van de eerste volzin mag de TGAIN ook worden gebruikt door andere bemanningsleden voor opleidingsdoeleinden, onder rechtstreeks toezicht van een schipper die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper.

7. Nadert men een sluis, moet de TGAIN tijdig voor het bereiken van de sluisvoorhaven worden uitgeschakeld. Na het schutten mag de TGAIN pas weer worden ingeschakeld als het schip de sluisvoorhaven verlaten heeft."

VI. Technische voorschriften voor schepen

PROTOCOL 9
Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)
Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)

Geen besluit.

VII. Geautomatiseerd varen

PROTOCOL 10
Goedkeuring van de aanbeveling voor het motorvrachtschip PROGRES

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring, via de schriftelijke procedure, van de aanbeveling voor het motorvrachtschip PROGRES door middel van het bijgevoegde besluit.

Dit besluit is gedateerd op 20 april 2026, de datum waarop de laatste instemming is ontvangen.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 10: Besluit van 20 april 2026

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)

EN

AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN (ROSR)

AANBEVELING Nr. 1/2026
van 20 april 2026

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN

Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het motorvrachtschip

PROGRES

1. Achtergrond

Het bovengenoemde motorvrachtschip moet voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand worden bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR, het ROSR en ES-TRIN.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde schip tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het schip bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het schip worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het schip bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt die een toereikend zicht mogelijk maken wanneer het vrije uitzicht van de operator in de ABC ontoereikend is. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 5 (de bijlagen worden niet openbaar gemaakt).

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. De ontheffing om af te wijken van ES-TRIN heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 5.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het schip beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het schip door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist.

2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

2.1 Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motorvrachtschip PROGRES**,** uniek Europees scheepsidentificatienummer 02330688 (bijlage 1), tot 20 april 2029 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.

2.2 Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motorvrachtschip PROGRES, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02330688 (bijlage 1)**,** tot 20 april 2029 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en daarmee van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2025/1 (hierna "ES-TRIN" genoemd).

2.3 De ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR kunnen niet worden verleend indien het motorvrachtschip PROGRES deel uitmaakt van een samenstel.

3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De vaart is beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 359,00 (Karlsruhe) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem). Het schip mag niet op afstand worden bestuurd tussen Rijnkilometer 527,30 (veerpont Bingen–Rüdesheim) en Rijnkilometer 556,00 (veerpont St. Goar–St. Goarshausen).
2. Het schip is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het schip vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. Indien het schip gevaarlijke stoffen vervoert, moeten een verantwoordelijke schipper en een ADN-deskundige zich aan boord bevinden. De schipper moet zich in het stuurhuis bevinden.
5. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het schip door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
6. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het schip over te nemen.
7. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het schip.
8. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator in de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het schip.

9. Aan boord van het schip is een inrichting (een Bridge Navigational Watch Alarm System[9]) ingebouwd om te verzekeren dat er altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het schip op afstand wordt bestuurd. Volgende tijdsintervallen voor het afgaan van het alarm van het BNWAS dienen gehanteerd te worden:
   - 0 minuten = periode van inactiviteit
   - 3 minuten = activering van een optisch alarm
   - 4 minuten = activering van een akoestisch alarm
   - 5 minuten = activering van het algemene alarm.
10. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het schip op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij bestuurt.
11. Het varen met behulp van radar in de zin van artikel 1.01, onderdeel q, van het RPR is alleen toegestaan vanuit de ABC indien de operator van de ABC toegang heeft tot alle radarfuncties en hij de radar van het schip op afstand kan gebruiken op dezelfde wijze als op een schip dat niet op afstand wordt bestuurd.
12. Het varen met een trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN) in de zin van artikel 4.08 van het RPR is alleen toegestaan vanuit de afstandsbesturingscentrale (ABC) indien de operator in de ABC toegang heeft tot alle functies van de TGAIN, met inbegrip van het bevestigen van de aanwezigheid door het regelmatig activeren van het waakzaamheidscontrolesysteem en de bijbehorende alarmen. De ABC registreert wanneer de aan boord ingebouwde en door de operator op afstand gemonitorde TGAIN wordt in- en uitgeschakeld.
13. Wanneer de operator in de ABC het schip op afstand bestuurt op een in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn – gelezen in samenhang met bijlage 5 daarvan – genoemd riviergedeelte, moet hij bovendien beschikken over de op grond van dit voorschrift vereiste specifieke vergunning.
14. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het schip is, zijn opgeleid volgens het concept zoals beschreven in bijlage 16.
15. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
16. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
17. De operator in de ABC moet in staat zijn de geluiden uit de machinekamer te horen en vast te stellen of er omgevingsgeluiden zijn die de besturing van het schip beïnvloeden. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan indien een microfoon in de machinekamer is aangebracht en de schipper aan boord de operator in de ABC onverwijld inlicht over omgevingsgeluiden (zoals het “blijf weg”-sein).
18. De bevoegde autoriteit moet te allen tijde in staat zijn vast te stellen wanneer, door welke operator en vanuit welke ABC het schip op afstand wordt bestuurd. Bovendien moet aan boord de informatie (welke ABC en welke operator het schip op afstand bestuurt, en wanneer) in een adequate vorm beschikbaar zijn en op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten getoond kunnen worden.
19. De schipper moet in staat zijn alle communicatie te volgen die via de marifoon wordt uitgewisseld door de operator in de ABC, andere schepen en verkeerscentrales.
20. Al hetgeen vermeld in de aanvraag met betrekking tot de uitrusting van de ABC en het schip, in het projectplan en de bijlagen 13 en 14, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.

---

[9] Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Brugwachtalarmsysteem

21. De algemene organisatie van de ABC en het schip, zoals uiteengezet in het projectplan en in de bijlagen 11 en 12 wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
22. De mitigerende maatregelen in de bijlagen 4 en 7 zullen gedurende de looptijd van het project in acht worden genomen en bekend zijn bij zowel de schipper als het personeel in de ABC.
23. De schipper en het personeel in de ABC zijn zich bewust van de conclusies en mitigerende maatregelen zoals opgesteld in de bijlagen 4 en 7.
24. De installaties die in de ABC worden gebruikt, bieden de operator in de ABC zichtomstandigheden die gelijkwaardig zijn aan wat vereist is in artikel 7.02 van ES-TRIN 2025/1, en uiteengezet in de bijlagen 12 en 13.
25. De bevoegde autoriteiten van de Rijnoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip of in de ABC aan de vaarten deel te nemen.
26. Petran (onderdeel van de Bosman Shipping Group) verstrekt de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie punt 5 hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij verleent SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de vaarten te vergaren.
27. De bevoegde autoriteit moet onverwijld verwittigd worden van elke organisatorische of technische wijziging van het proefproject en zo mogelijk voordat deze geïmplementeerd wordt. De bevoegde autoriteit moet de andere bevoegde autoriteiten van de Rijnoeverstaten daarvan in kennis stellen.

4. **Besturing van op afstand van het schip PROGRES vanuit de afstandsbesturingscentralen van SEAFAR, vanuit de ABC van Scheepvaartbedrijf DARI BV (hierna “DARI” genoemd) in Dordrecht (NL) en vanuit de ABC van Bosman Shipping Group in Zwijndrecht (BE).**

Het schip kan op afstand bestuurd worden vanuit de afstandsbesturingscentrales van Seafar, die gevestigd zijn in Antwerpen (BE), Charleroi (BE) en Duisburg (DE). Daarnaast kan het schip op afstand bestuurd worden vanuit de ABC van DARI in Dordrecht (NL) en vanuit de ABC van Bosman Shipping Group in Zwijndrecht (BE).

Wanneer de besturing plaatsvindt vanuit de ABC van DARI in Dordrecht, moeten de bepalingen worden nageleefd die zijn vastgelegd in de overeenkomst tussen SEAFAR en DARI, ondertekend op 27 november 2023. De relevante bepalingen uit deze overeenkomst zijn opgenomen in bijlage 15.

Wanneer de besturing plaatsvindt vanuit de ABC van Bosman Shipping Group in Zwijndrecht, moeten de bepalingen worden nageleefd die zijn vastgelegd in de overeenkomst tussen Seafar en de Bosman Shipping Group ondertekend op 18 februari 2025. De relevante bepalingen uit deze overeenkomst zijn opgenomen in bijlage 14.

Tijdens de besturing op afstand van het schip dient te allen tijde aangegeven te worden in het SEAFAR portaal vanuit welke ABC het schip op afstand bestuurd wordt. Bij de start van de afstandsbesturing wordt hiervan een actieve melding uitgestuurd aan de Belgisch bevoegde autoriteit.

5. **Rapportageverplichting**

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de schepen, functioneert en
- het op afstand bestuurde schip over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een schip dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de scheepsexploitant of in zijn plaats de scheepseigenaar halfjaarlijks een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet de Belgische delegatie deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnoeverstaten.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het schip of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;

b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;

c) lekkage;

d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;

e) brandstofverbruik;

f) voorvallen en ongevallen;

g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of ’s nachts is gevaren. Daarbij zullen de vaartrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd en de vaartrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het schip heeft bestuurd, worden vermeld;

h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het schip;

i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het schip op bepaalde vaartrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
   1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurde schip heeft overgenomen,
   2. de besturing van het schip op verzoek van de ABC volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
   3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;

j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de vaarten in kaart zijn gebracht.

k) het aantal keren dat het algemene alarm afgegaan is.

6. **Tenuitvoerlegging van de aanbeveling**

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, is deze aanbeveling alleen geldig indien het schip, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden, de bepalingen uit punt 4 en aan de in punt 5 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbeveling wordt voldaan, kan de aanbeveling door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in België kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in België moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het Certificaat van Onderzoek van het schip.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RN (26) 33 rev. 1 intern worden gevonden.)

PROTOCOL 11
Goedkeuring van de aanbeveling voor het motorvrachtschip FREIENSTEIN

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring, via de schriftelijke procedure, van de aanbeveling voor het motorvrachtschip FREIENSTEIN door middel van het bijgevoegde besluit.

Dit besluit is gedateerd op 20 april 2026, de datum waarop de laatste instemming is ontvangen.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 11: Besluit van 20 april 2026

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)

EN

AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN (ROSR)

AANBEVELING Nr. 2/2026
van 20 april 2026

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN

Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het motorvrachtschip

FREIENSTEIN

1. Achtergrond

Het bovengenoemde motorvrachtschip moet voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand worden bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR, het ROSR en ES-TRIN.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde schip tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het schip bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het schip worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het schip bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt die een toereikend zicht mogelijk maken wanneer het vrije uitzicht van de operator in de ABC ontoereikend is. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 5 (de bijlagen worden niet openbaar gemaakt).

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. De ontheffing om af te wijken van ES-TRIN heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 5.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het schip beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het schip door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist.

2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

2.1 Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motorvrachtschip FREIENSTEIN, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02333677 (bijlage 1), tot 20 april 2029 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.

2.2 Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motorvrachtschip FREIENSTEIN, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02333677 (bijlage 1), tot 20 april 2029 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en daarmee van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2025/1 (hierna "ES-TRIN" genoemd).

2.3 De ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR kunnen niet worden verleend indien het motorvrachtschip FREIENSTEIN deel uitmaakt van een samenstel.

3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De vaart is beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 611 (Andernach) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
2. Het schip is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het schip vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. Indien het schip gevaarlijke stoffen vervoert, moeten een verantwoordelijke schipper en een ADN-deskundige zich aan boord bevinden. De schipper moet zich in het stuurhuis bevinden.
5. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het schip door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
6. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het schip over te nemen.
7. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het schip.
8. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator in de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het schip.

9. Aan boord van het schip is een inrichting (een Bridge Navigational Watch Alarm System[10]) ingebouwd om te verzekeren dat er altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het schip op afstand wordt bestuurd. Volgende tijdsintervallen voor het afgaan van het alarm van het BNWAS dienen gehanteerd te worden:
   - 0 minuten = periode van inactiviteit
   - 3 minuten = activering van een optisch alarm
   - 4 minuten = activering van een akoestisch alarm
   - 5 minuten = activering van het algemene alarm.
10. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het schip op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij bestuurt.
11. Het varen met behulp van radar in de zin van artikel 1.01, onderdeel q, van het RPR is alleen toegestaan vanuit de ABC indien de operator van de ABC toegang heeft tot alle radarfuncties en hij de radar van het schip op afstand kan gebruiken op dezelfde wijze als op een schip dat niet op afstand wordt bestuurd.
12. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het schip is, zijn opgeleid volgens het concept zoals beschreven in bijlage 15.
13. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
14. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
15. De operator in de ABC moet in staat zijn de geluiden uit de machinekamer te horen en vast te stellen of er omgevingsgeluiden zijn die de besturing van het schip beïnvloeden. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan indien een microfoon in de machinekamer is aangebracht en de schipper aan boord de operator in de ABC onverwijld inlicht over omgevingsgeluiden (zoals het “blijf weg”-sein).
16. De bevoegde autoriteit moet te allen tijde in staat zijn vast te stellen wanneer, door welke operator en vanuit welke ABC het schip op afstand wordt bestuurd. Bovendien moet aan boord de informatie (welke ABC en welke operator het schip op afstand bestuurt, en wanneer) in een adequate vorm beschikbaar zijn en op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten getoond kunnen worden.
17. De schipper moet in staat zijn alle communicatie te volgen die via de marifoon wordt uitgewisseld door de operator in de ABC, andere schepen en verkeerscentrales.
18. Al hetgeen vermeld in de aanvraag met betrekking tot de uitrusting van de ABC en het schip, in het projectplan en de bijlagen 12 en 13, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
19. De algemene organisatie van de ABC en het schip, zoals uiteengezet in het projectplan en de bijlagen 12 en 13, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
20. De mitigerende maatregelen in de bijlagen 4 en 7 zullen gedurende de looptijd van het project in acht worden genomen en bekend zijn bij zowel de schipper als het personeel in de ABC.
21. De schipper en het personeel in de ABC zijn zich bewust van de conclusies en mitigerende maatregelen zoals opgesteld in de bijlagen 4 en 7.

[10] Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Brugwachtalarmsysteem

22. De installaties die in de ABC worden gebruikt, bieden de operator in de ABC zichtomstandigheden die gelijkwaardig zijn aan wat vereist is in artikel 7.02 van ES-TRIN 2025/1, en uiteengezet in de bijlagen 12 en 13.
23. De bevoegde autoriteiten van de Rijnoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip of in de ABC aan de vaarten deel te nemen.
24. NAVITRANS Schifffahrt BVBA verstrekt de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie punt 5 hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij verleent SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de vaarten te vergaren.
25. De bevoegde autoriteit moet onverwijld verwittigd worden van elke organisatorische of technische wijziging van het proefproject en zo mogelijk voordat deze geïmplementeerd wordt. De bevoegde autoriteit moet de andere bevoegde autoriteiten van de Rijnoeverstaten en België daarvan in kennis stellen.

4. Besturing van op afstand van het schip FREIENSTEIN vanuit de ABC van SEAFAR

Het schip FREIENSTEIN kan op afstand bestuurd worden vanuit de afstandsbesturingscentrales van SEAFAR, die gevestigd zijn in Antwerpen (BE), Charleroi (BE) en Duisburg (DE).

Tijdens de besturing op afstand van het schip dient te allen tijde aangegeven te worden in het SEAFAR portaal vanuit welke ABC het schip op afstand bestuurd wordt. Bij de start van de afstandsbesturing wordt hiervan een actieve melding uitgestuurd aan de Belgisch bevoegde autoriteit.

5. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de schepen, functioneert en
- het op afstand bestuurde schip over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een schip dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de scheepsexploitant of in zijn plaats de scheepseigenaar halfjaarlijks een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet de Belgische delegatie deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnoeverstaten.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het schip of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
c) lekkage;
d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
e) brandstofverbruik;
f) voorvallen en ongevallen;

g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de vaartrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd en de vaartrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het schip heeft bestuurd, worden vermeld;

h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het schip;

i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het schip op bepaalde vaartrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
   1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurde schip heeft overgenomen,
   2. de besturing van het schip op verzoek van de ABC volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
   3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;

j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de vaarten in kaart zijn gebracht;

k) het aantal keren dat het algemene alarm afgegaan is.

6. **Tenuitvoerlegging van de aanbeveling**

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, is deze aanbeveling alleen geldig indien het schip, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden, de bepalingen uit punt 4 en aan de in punt 5 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbeveling wordt voldaan, kan de aanbeveling door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in België kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in België moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het Certificaat van Onderzoek van het schip.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RN (26) 34 rev. 1 intern worden gevonden.)

VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

PROTOCOL 12
Besluit om het belang van ISGINTT, de Internationale veiligheidsleidraad voor binnenvaarttankers en terminals (tweede editie, bijgewerkt in juni 2026), te benadrukken

Besluit

De Centrale Commissie,

zich verheugend over de afronding van de herziening van de Internationale veiligheidsleidraad voor binnenvaarttankers en terminals (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT)),

overwegende dat deze veiligheidsleidraad met name gebaseerd is op het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN) vermelde Reglement, dat ook van toepassing is op de Rijn,

benadrukkend dat deze veiligheidsleidraad niet tot doel heeft om de desbetreffende nationale, Europese of internationale regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke goederen, de arbeidsbescherming en milieubescherming te vervangen of te wijzigen, maar om meer “Best Practices” ter beschikking te stellen,

vaststellend dat de leidraad het resultaat is van de door de betrokken brancheorganisaties bijeengebrachte “Best Practices”,

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

in samenwerking met het Oil Companies International Marine Forum (OCIMF, internationaal marien forum van oliemaatschappijen),

op voorstel van haar Comité Gevaarlijke stoffen,

neemt kennis van de tweede editie (bijgewerkt in juni 2026) in vier talen van de Internationale veiligheidsleidraad voor binnenvaarttankers en terminals (ISGINTT),

is van mening dat de paragrafen die betrekking hebben op de zeevaart, naar analogie ook van belang zijn voor de binnenvaart, en

benadrukt het belang van deze tweede editie van de veiligheidsleidraad om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen te verhogen door de interactie te verbeteren tussen binnenvaarttankers en walvoorzieningen, waaronder met name de terminals voor binnenvaarttankers genoemd kunnen worden.

Bijlage
(separaat)

IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

PROTOCOL 13
Nieuwbouw van een brug over het Pannerdensch Kanaal bij Rijnkilometer 873,50

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de nieuwbouw van een verkeersbrug over het Pannerdensch Kanaal bij Rijnkilometer 873,50 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

Bijlage bij het protocol 13

Controlelijst voor de nieuwbouw van een brug over het Pannerdensch Kanaal bij Rijnkilometer 873,50

1. **Soort brug:**

   De nieuw te bouwen brug is onderdeel van de rijksweg A15. Onder de brug wordt een fiets- en voetverbinding gerealiseerd. De fiets- en voetverbinding wordt uitgevoerd in staal.

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Huissen

3. **Rijnkilometer:**

   873,50 (Pannerdensch Kanaal)

4. **Soort bouwwerkzaamheden:**

   Realisatie van een nieuwe oeververbinding t.b.v. uitbreiding rijksweg A15 en realiseren van fiets- en voetverbinding voor lokaal verkeer.

A. **Algemene beschrijving**

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

   135 meter

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

   80 meter.

7. **Aantal pijlers in het vaarwater:**

   Er worden geen pijlers in het vaarwater gebouwd.

8. **Aantal pijlers in de vaargeul:**

   Er worden geen pijlers in de vaargeul gebouwd.

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

   Er is één doorvaartopening beschikbaar voor de scheepvaart.

10. **Breedte van de brugoverspanning:**

    De afstand tussen het hart van de brugpijlers is 170 meter.

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

    Stroomafwaarts: Andrej Sacharovbrug Rijnkilometer 880,00 – afstand is circa 4,5 kilometer.

    Stroomopwaarts: Rheinbrucke Emmerich am Rhein Rijnkilometer 853,20 – afstand circa 20 kilometer.

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

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

De onderzijde van de verkeersbrug is toogvormig. De fiets- voetverbinding is horizontaal vormgegeven en daarmee wordt de onderzijde van de brug recht.

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

≥ NAP + 24,40 m.

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

≥ NAP + 24,40 m.

15. **MHW (m, hoogtereferentiesysteem):**

NAP +15,30 m (Rijnkilometer 873,50)

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

> 9,10 meter

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

De doorvaarbreedte bij (MHW) en een hoogte is van 9,10 meter is minimaal 80% van de normaalbreedte. Dit is 110 meter.

C. **Inachtneming van de radarvaart**

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

Ten aanzien van radarhinder dient het verdere ontwerp van de brug te voldoen aan het AVV-rapport Radarhinder van bruggen voor de scheepvaart (Rijkswaterstaat, 2000).

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

Naar verwachting zijn er geen maatregelen nodig tegen storing door valse echo's.

20. **Geplande constructievorm van het bouwwerk:**

Vlakke brug (kokerligger) met licht gewelfde onderzijde. Onder de brug wordt een fietsbrug gemonteerd waardoor ook een vlakke onderzijde van de brug ontstaat.

21. **Gepland constructiemateriaal:**

De verkeersbrug wordt uitgevoerd in beton en de fietsbrug wordt uitgevoerd in staal.

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

22. Soort brugmontage (voor zover reeds bekend):

De hoofdbrug (autobrug) wordt gebouwd volgens de vrije voorbouwmethode. De constructie voor de fietsbrug wordt gemonteerd na gereed komen van de betonnen brug.

23. Periode van de uitvoering:

De volledige uitvoering is gepland van Q3 2026 tot en met Q1 2030.

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

- Tijdens de bouw wordt geen volledige stremming van de vaarweg voorzien. Mogelijk dat bij de montage van de fietsbrug (kortdurende) stremming nodig is. Indien nodig wordt hiervoor ter zijne tijd een aanpassing op het document gemaakt.
- Tijdens van de bouw van pijlers en aanvaarconstructie is sprake van breedtebeperking in het vaarwater. De vaargeul blijft beschikbaar.

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

Er is geen volledige stremming voorzien. Er is een mogelijke breedtebeperking van het vaarwater voor de bouw van de pijlers gedurende circa 12 maanden.

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

26. Overzichtstekeningen met het bouwwerk:

Onderstaand een aantal impressiebeelden van de te realiseren brug. Onder punt 27 zijn de tekeningen met maatvoering opgenomen.



Figuur 1: artist impression brug ViA15_1



Figuur 2: artist impression brug ViA15_2

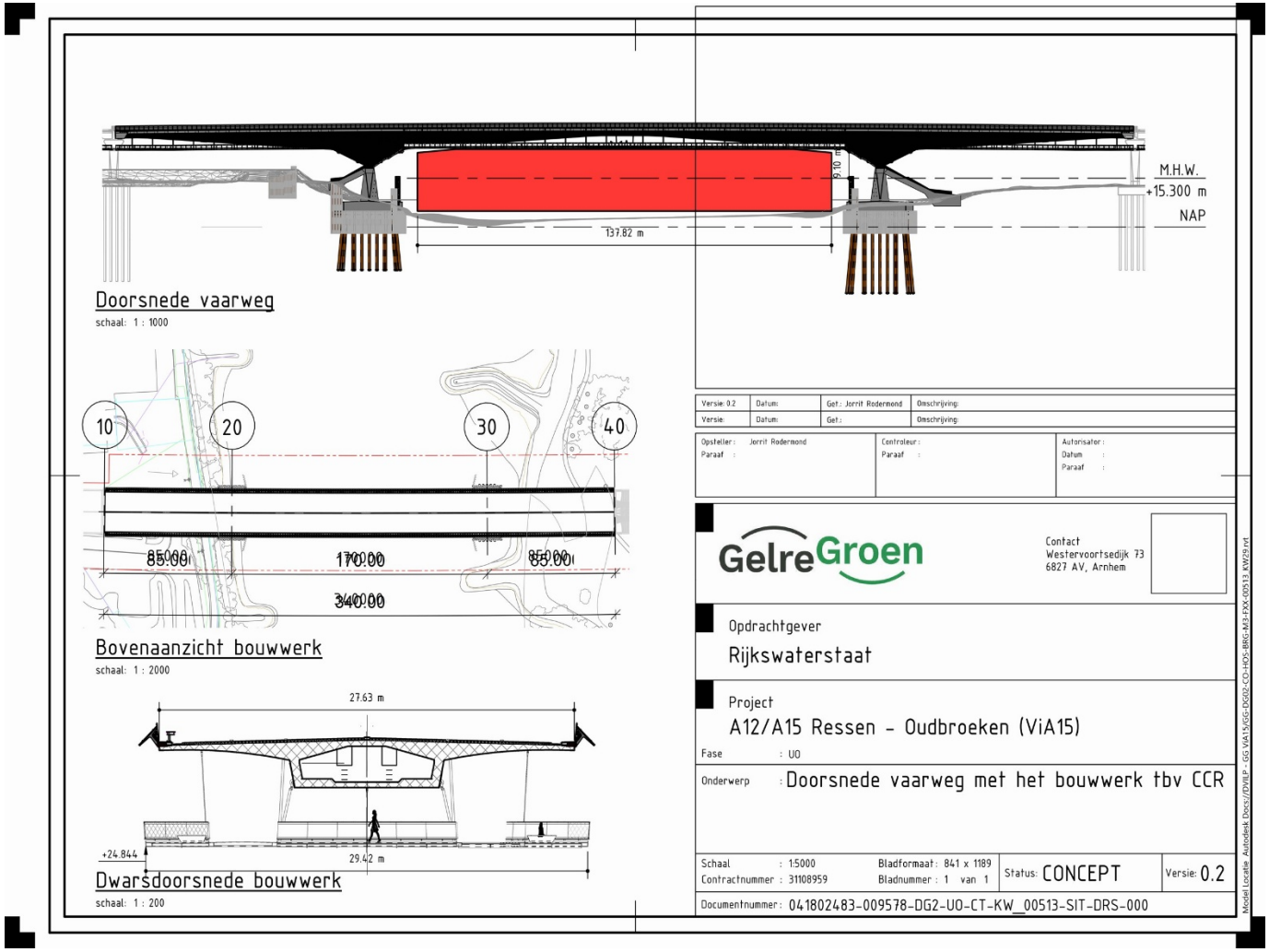


Figuur 3: artist impression brug ViA15_fiets- voetgangersbrug_1

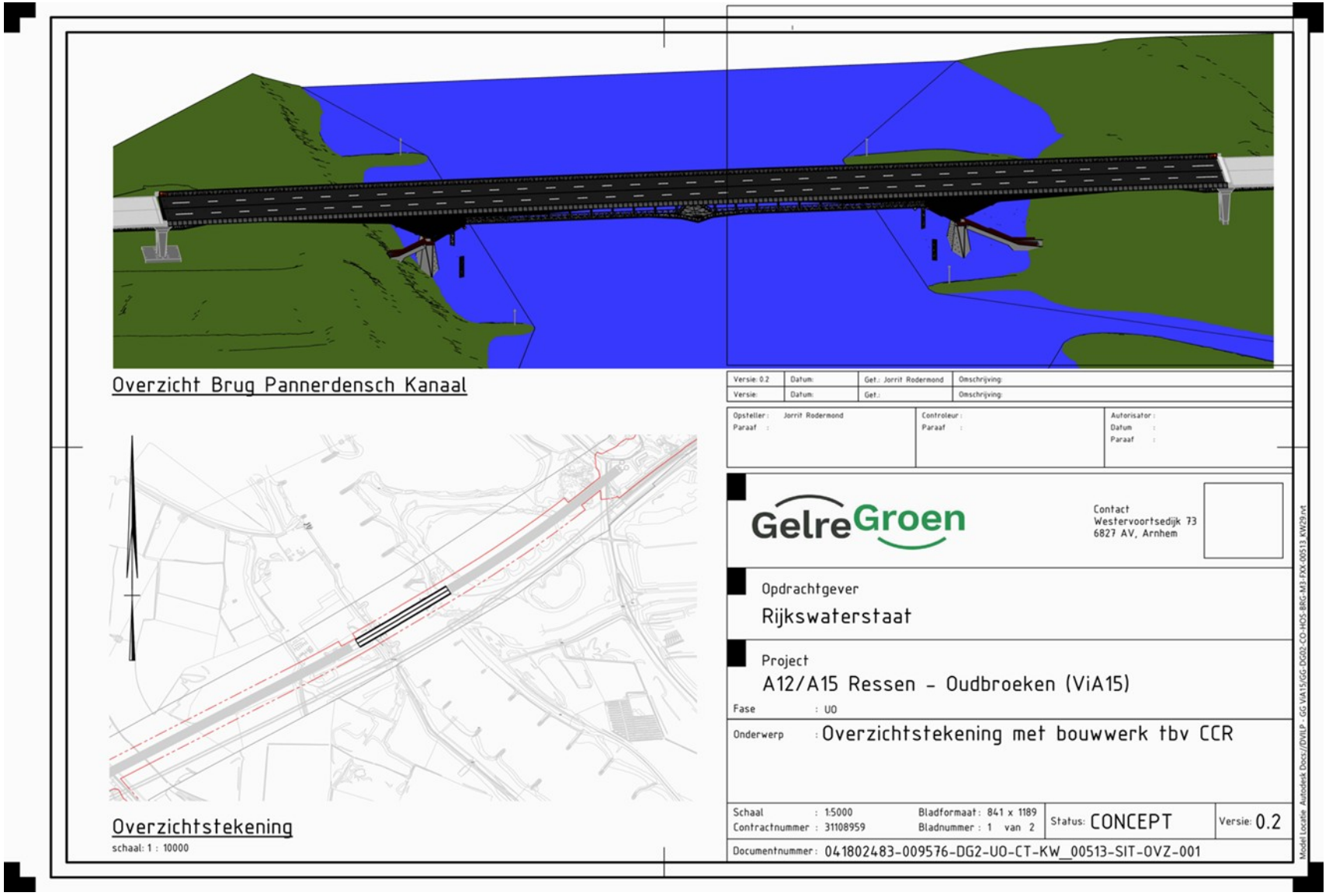


Figuur 4: artist impression fiets- voetgangersbrug ViA15_2

27. **Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting) (CCR Centrale Commissie voor de Rijnvaart, 2016):**



Figuur 5


Overzicht Brug Pannerdensch Kanaal
Overzichtstekening
schaal: 1 : 10000
Versie: 0.2 | Datum: | Get.: Jorrit Rodermond | Omschrijving:
Versie: | Datum: | Get.: | Omschrijving:
Opsteller: Jorrit Rodermond
Paraaf :
Controleur:
Paraaf :
Autorisator:
Datum :
Paraaf :
GelreGroen
Contact
Westervoortsedijk 73
6827 AV, Arnhem
Opdrachtgever
Rijkswaterstaat
Project
A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
Fase : UO
Onderwerp : Overzichtstekening met bouwwerk tbv CCR
Schaal : 1:5000
Contractnummer : 31108959
Bladformaat: 841 x 1189
Bladnummer : 1 van 2
Status: CONCEPT
Versie: 0.2
Documentnummer: 041802483-009576-DG2-UO-CT-KW_00513-SIT-OVZ-001
Model Locatie: Autodesk Docs://DVMP - GG VA15/GG-DG02-CO-HOS-BRG-M3-FIX-00513-KW29.rvt

Figuur 6

PROTOCOL 14
Onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek (Driel bij Rijnkilometer 892,00, Amerongen bij Rijnkilometer 922,00 en Hagestein bij Rijnkilometer 947,00)

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek (Driel bij Rijnkilometer 892,00, Amerongen bij Rijnkilometer 922,00 en Hagestein bij Rijnkilometer 947,00) 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 tekening zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 14

Controlelijst voor onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek (Driel, bij Rijnkilometer 892,00, Amerongen bij Rijnkilometer 922,00 en Hagestein bij Rijnkilometer 947,00)

1. **Doel van de onderhoudswerkzaamheden:**

   Jaarlijkse inspectie en onderhoud Sluis-Stuwcomplexen Nederrijn en Lek

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Driel, Amerongen en Hagestein

3. **Rijnkilometer:**

   Driel: 892,00 Nederrijn

   Amerongen: 922,00 Nederrijn

   Hagestein: 947,00 Lek

4. **Type bouwwerk (voor zover van toepassing):**

   Sluis-Stuwcomplexen

A. **Algemene beschrijving**

5. **Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de sluis en het nieuwe bouwwerk (voor zover van toepassing):**

   Driel: 260 m x 18 m

   Amerongen: 260 m x 18 m

   Hagestein: 220 m x 18 m

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

   Alle sluizen zijn gesitueerd aan de rechteroever van de vaarweg.

B. **Inachtneming van de radarvaart (indien van toepassing)**

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

   Niet van toepassing

8. **Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:**

   Niet van toepassing

9. **Geplande constructievorm van het bouwwerk:**

   Niet van toepassing

10. **Gepland constructiemateriaal:**

Niet van toepassing

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

11. **Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:**

Jaarlijkse Functionele en Inspectie en Testen (FIT). Bedoeld om de veiligheidsfuncties van het betreffende object te testen. In 2026 staan deze testen gepland voor uitvoering in Q2/Q3. Per object is een stremming van maximaal 4 uren voorzien.

Uitvoering van de Periodieke Elektrotechnische Keuring (NEN3140). Het object moet spanningsloos gemaakt worden en ook daarvoor is een maximale stremming van 4 uren voorzien. Deze werkzaamheden kunnen mogelijk (deels) gecombineerd worden met de eerdergenoemde werkzaamheden.

12. **Periode van de uitvoering:**

Q2/Q3 2026. Exacte data van uitvoering zijn nog niet bekend. Scheepvaart wordt hierover nader geïnformeerd middels Berichten een de Scheepvaart (NtS).

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

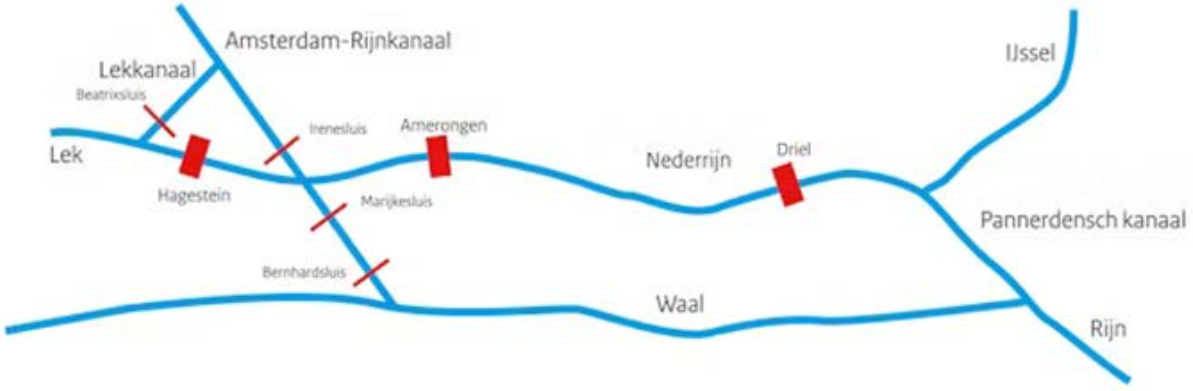
Omvaren tijdens de werkzaamheden is mogelijk.

14. **Duur van de geplande stremming van de scheepvaart:**

Sluis-Stuwcomplex Driel	stremming 4-8 uren	Q2/Q3
Sluis-Stuwcomplex Amerongen	stremming 4-8 uren	Q2/Q3
Sluis-Stuwcomplex Hagestein	stremming 4-8 uren	Q2/Q3

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

15. **Overzichtstekening met het bouwwerk:**



Figuur 1: schematisch vaarwegennetwerk

16. **Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting) (indien van toepassing, bijvoorbeeld bij ingrijpende wijzigingen aan het bouwwerk):**

Niet van toepassing

PROTOCOL 15
Onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplex te Amerongen bij Rijnkilometer 922,00

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplex te Amerongen bij Rijnkilometer 922,00 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

Bijlage bij het protocol 15

Checklist voor onderhoudswerkzaamheden aan sluis- en stuwcomplex te Amerongen bij Rijnkilometer 922,00

1. **Doel van de onderhoudswerkzaamheden:**

   Wissel sluisdeur middenhoofd

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Amerongen

3. **Rijnkilometer:**

   922,00 (Nederrijn)

4. **Type bouwwerk (voor zover van toepassing):**

   Sluis met één kolk met naastgelegen stuw

A. **Algemene beschrijving**

5. **Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de sluis en het nieuwe bouwwerk (voor zover van toepassing):**

   Lengte sluiskolk = 260 meter

   Breedte sluiskolk = 18 meter

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

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

B. **Inachtneming van de radarvaart (indien van toepassing)**

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

   Niet van toepassing

8. **Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:**

   Niet van toepassing

9. **Geplande constructievorm van het bouwwerk:**

   Niet van toepassing

10. **Gepland constructiemateriaal:**

    Niet van toepassing

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

11. **Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:**

Wisselen van de deuren in het middenhoofd van de sluiskolk.

12. **Periode van de uitvoering:**

De werkzaamheden zijn gepland in Q3 van 2026.

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

De scheepvaart dient ten tijde van de stremming gebruik te maken van de omvaarroute.

14. **Duur van de geplande stremming van de scheepvaart:**

De scheepvaart via de sluis wordt voor 10 dagen gestremd om de werkzaamheden uit te kunnen voeren.

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

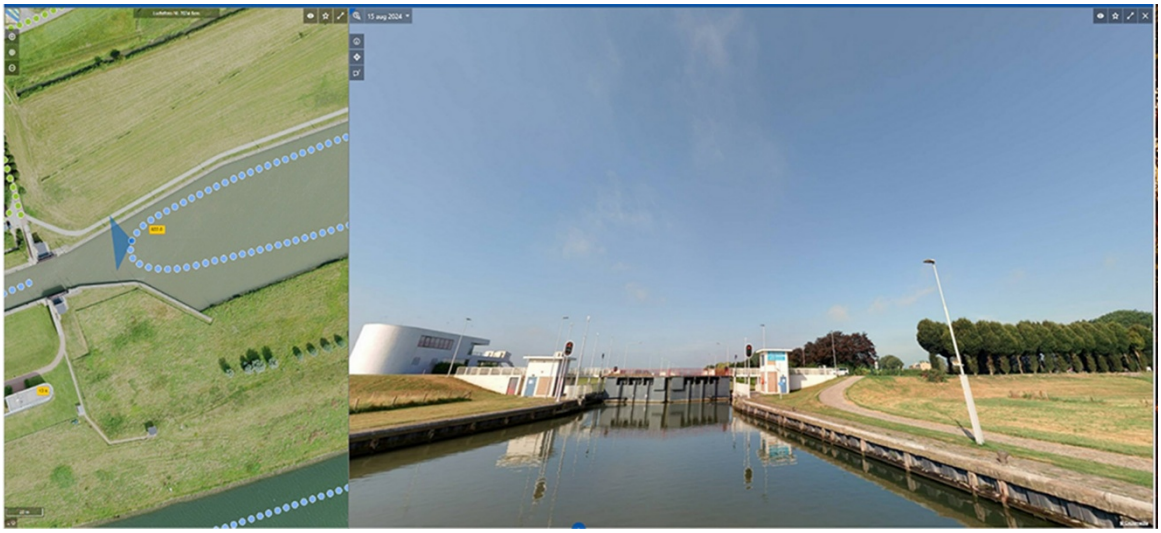
15. **Overzichtstekening met het bouwwerk:**



Figuur 1: Boven aanzicht SSC Amerongen



Figuur 2: Luchtfoto SSC Amerongen



Figuur 3: Sluis Amerongen bovenstroomse zijde



Figuur 4: Stuw Amerongen bovenstroomse zijde



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

16. **Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting) (indien van toepassing, bijvoorbeeld bij ingrijpende wijzigingen aan het bouwwerk):**

Niet van toepassing

PROTOCOL 16
Uitvoering van geotechnische proefboringen voor de aanleg van een ligplaats voor vrachtschepen te Marckolsheim bij Rijnkilometer 241,37

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het project voor de uitvoering van geotechnische proefboringen voor de aanleg van een ligplaats voor vrachtschepen te Marckolsheim bij Rijnkilometer 241,37, aan de linkeroever.

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 16

Uitvoering van geotechnische proefboringen voor de aanleg van een ligplaats voor vrachtschepen te Marckolsheim bij Rijnkilometer 241,37

1. **Soort bouwwerk:**

   De geotechnische proefboringen omvatten:
   - vier pressiometerboringen tot een diepte van vijftien meter (in het vaarwater ter hoogte van de dukdalven);
   - vier pressiometerboringen tot een diepte van tien meter op het talud (aan land);
   - één kernboring en twee pressiometerboringen tot een diepte van tien meter op de kruin van het talud (aan land).

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Marckolsheim

3. **Rijnkilometer:**

   241,37

4. **Soort bouwwerkzaamheden:**

   Pressiometerboringen

A. **Algemene beschrijving**

5. **Breedte van het vaarwater:**

   120 m

6. **Breedte van de vaargeul:**

   88 m

7. **Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de geotechnische proefboringen:**

   De vier pressiometerboringen in het vaarwater zullen worden verricht met een boorinstallatie op rupsbanden die op een bak is geplaatst.

   De bak zal te water worden gelaten bij de sluis van Marckolsheim, op minder dan twee kilometer stroomopwaarts van de plaats waar de onderzoeken zullen worden uitgevoerd.

   Zodra de bak met een kraan te water is gelaten, worden de stabilisatiepalen geplaatst, waarna de boorinstallatie met een kraan kan worden opgesteld.

   De positionering boven de plaats waar de boringen zullen worden verricht, gebeurt met behulp van GPS en op basis van de tekeningen.

De standaardwerkwijze voor dit type proefboringen is als volgt:

- positioneren van de bak boven het boorpunt met gebruik van de motor (voor dit project wordt een duwboot gebruikt);
- neerlaten van de stabilisatiepalen met behulp van hydraulische lieren;
- verrichten van de proefboring met een installatie van het type TB225, waarmee de in de opdracht voorziene pressiometerboringen tot op een diepte van vijftien meter kunnen worden verricht. De duur van een proefboring wordt geschat op één tot anderhalve dag.
- wanneer de proefboring is voltooid, wordt de motor gestart;
- hierna haalt het team de stabilisatiepalen op met behulp van de hydraulische lieren;
- de bak verlaat het boorpunt en wordt boven het volgende boorpunt gepositioneerd.

Kenmerken van onze bakken bij uitvoering van werkzaamheden en tijdens de vaart:

- lengte: 11,50 meter, inclusief motor;
- breedte: 5,00 meter;
- diepgang: 0,60 meter;
- maximale werkdiepte: 5,60 tot 7,10 meter.

De overige proefboringen zullen aan land worden verricht.

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

De proefboringen zullen worden verricht ter hoogte of in het verlengde van de bestaande dukdalven, zonder gevolgen voor de vaargeul.

Daarnaast ligt het betrokken gebied in de onmiddellijke nabijheid van de sluis van Marckolsheim, op een plaats waar de vaart wordt vertraagd en afwijkt van de gebruikelijke vaaromstandigheden op de Rijn.

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

9. **Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:**

De boorwerkzaamheden zullen worden verricht vanaf een bak met duwboot en een boorinstallatie op rupsbanden.

De werkzaamheden zullen geen gevolgen hebben voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke maatregelen om waakzaamheid te betrachten.

10. **Periode van de uitvoering:**

De werkzaamheden zullen naar verwachting in juni 2026 van start gaan en twee maanden duren.

11. **Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:**

De werkzaamheden leiden niet tot beperkingen voor de scheepvaart, afgezien van een snelheidsbeperking om golfslag te vermijden op de plaats waar gewerkt wordt.

De snelheidsbeperking zal worden aangekondigd door een bericht aan de scheepvaart. Verder zullen er waarschuwingsborden geplaatst worden om te informeren over de werkzaamheden, zoals voorschreven in het RPR.

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

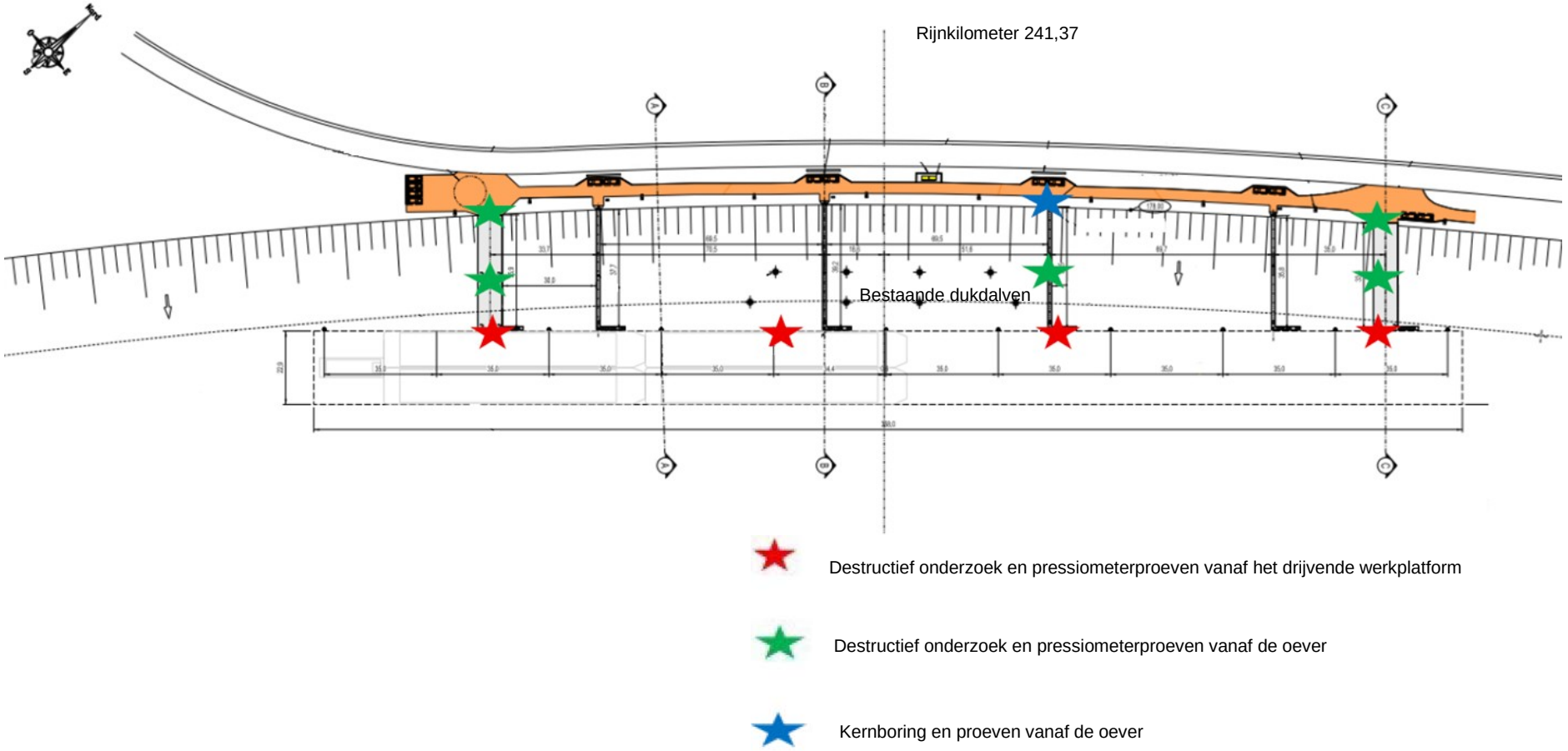
De scheepvaart hoeft niet te worden stilgelegd.

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

13. **Overzichtstekening met het bouwwerk:**



Afbeelding 1: plaats waar de geotechnische proefboringen zullen worden verricht



Afbeelding 2: bovenaanzicht van de proefboringen

14. **Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting) (indien van toepassing, bijvoorbeeld bij ingrijpende wijzigingen aan het bouwwerk):**

Niet van toepassing

PROTOCOL 17
Herstel van de betonnen taludbekleding van de haven van Colmar Neuf-Brisach en aanleg van een aanlegplaats met dukdalven ter bescherming daarvan bij Rijnkilometer 225,60

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het project voor het herstel van de betonnen taludbekleding van de haven van Colmar Neuf-Brisach en aanleg van een aanlegplaats met dukdalven ter bescherming daarvan bij Rijnkilometer 225,60, aan de linkeroever.

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 17

Herstel van de betonnen taludbekleding van de haven van Colmar Neuf-Brisach en aanleg van een aanlegplaats met dukdalven ter bescherming daarvan bij Rijnkilometer 225,60

1. **Soort bouwwerk:**

   Herstel van de betonnen taludbekleding van de haven over een lengte van 200 meter vanaf de portaalkraan in noordelijke richting en aanleg van een aanlegplaats met dukdalven ter bescherming van de betonnen taludbekleding tegen mogelijke stootbelasting door scheepsrompen.

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Volgelsheim

3. **Rijnkilometer:**

   225,60

4. **Soort bouwwerkzaamheden:**
   - injecteren van cementmortel in de holtes van de taludbekleding;
   - aanleg van een aanlegplaats met dukdalven tussen de gebouwen B en C van de haven.

A. **Algemene beschrijving**

5. **Breedte van het vaarwater:**

   230 m

6. **Breedte van de vaargeul:**

   88 m

7. **Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het bouwwerk:**

   De vier dukdalven worden geplaatst op een afstand van 8,15 meter, gemeten vanaf de kruin van het talud.

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

   De westelijke grens van de vaargeul ligt op 70 meter van het betrokken talud en op 61,85 meter van de dukdalven.

   Bij een schip met een breedte van 11,50 meter zal de vaargeul zich op meer dan 50 meter van het aangemeerde schip bevinden.

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

9. **Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:**

De werkzaamheden zullen als volgt verlopen:

- plaatsen van de dukdalven tussen de gebouwen B en C van de haven volgens de aanbevelingen van EDF;
- injecteren van vulmiddelen ter dichting van de holtes in de taludbekleding van de haven;
- herstellen van het metselwerk van enkele delen van de kademuur volgens de aanbevelingen van EDF.

De werkzaamheden zullen geen gevolgen hebben voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke maatregelen om waakzaamheid te betrachten.

10. **Periode van de uitvoering:**

De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd tussen september 2026 en juni 2027.

11. **Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:**

De werkzaamheden leiden niet tot beperkingen voor de scheepvaart, afgezien van een snelheidsbeperking om golfslag te vermijden op de plaats waar gewerkt wordt.

De snelheidsbeperking zal worden aangekondigd door een bericht aan de scheepvaart. Verder zullen er waarschuwingsborden geplaatst worden om te informeren over de werkzaamheden, zoals voorschreven in het RPR.

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

De scheepvaart hoeft niet te worden stilgelegd.

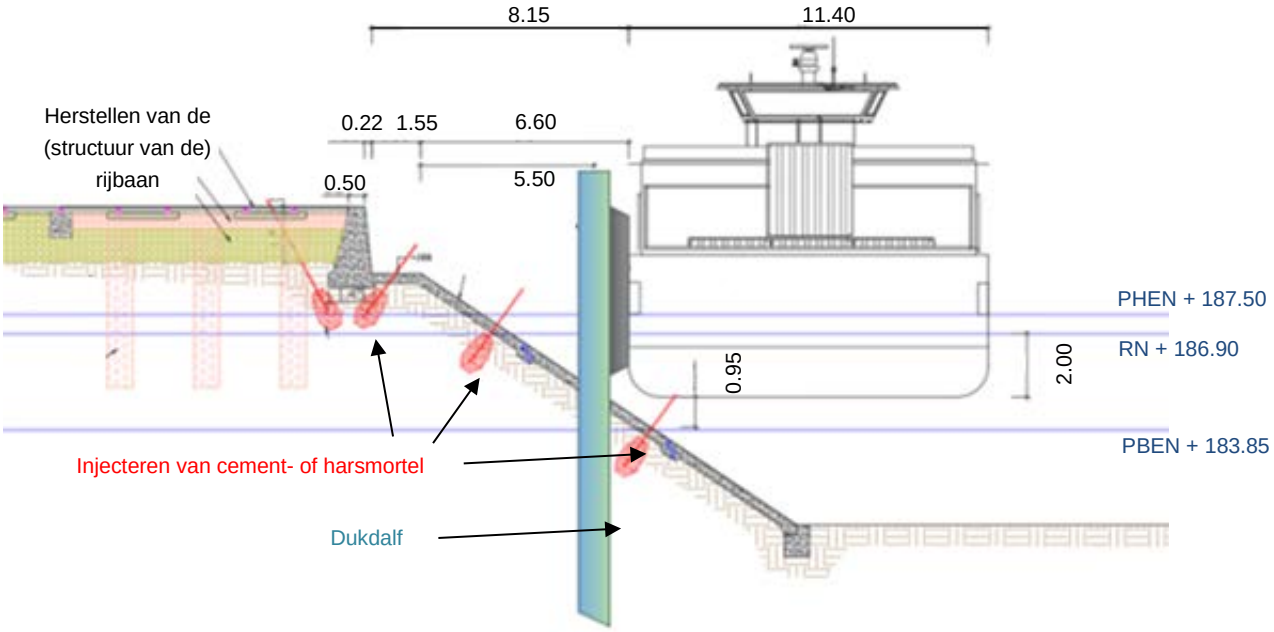
C. **Tekeningen (Formaat max. DIN A3, PDF)**

13. **Overzichtstekening met het bouwwerk:**

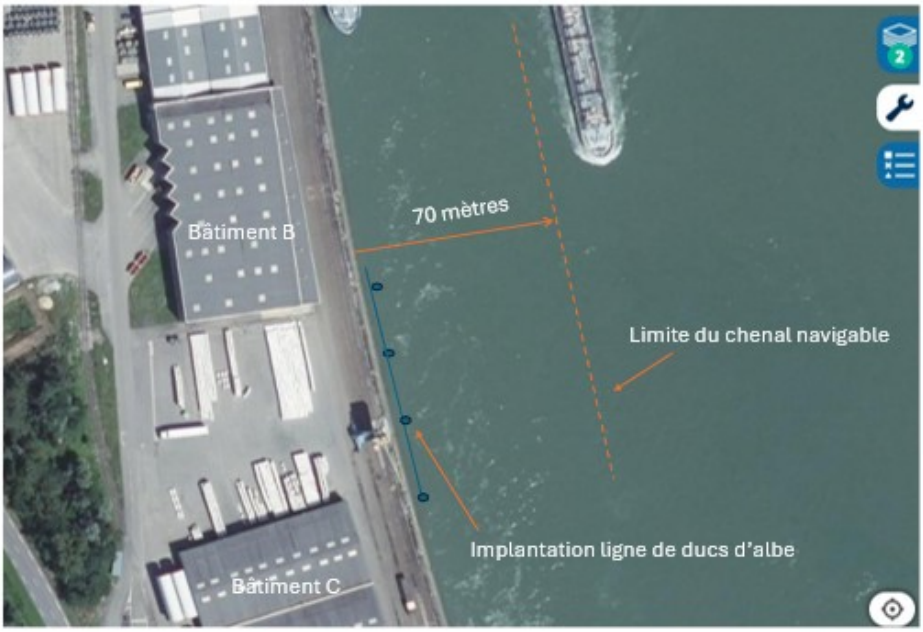
Plan de situation du projet



Afbeelding 1: Overzichtstekening



Afbeelding 2: dwarsdoorsnede met geplaatste dukdalven



Bâtiment B = gebouw B
Limite du chenal navigable = grens van de vaargeul
Implantation ligne de ducs d'albe = in lijn geplaatste dukdalven

Afbeelding 3: bovenaanzicht en ligging ten opzichte van de vaargeul

14. **Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting) (indien van toepassing, bijvoorbeeld bij ingrijpende wijzigingen aan het bouwwerk):**

Niet van toepassing

PROTOCOL 18
Demontage van de portaalkraan van de containerterminal te Ottmarsheim bij Rijnkilometer 196,22

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het project voor de demontage van de portaalkraan van de containerterminal te Ottmarsheim bij Rijnkilometer 196,22, aan de linkeroever.

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 18

Controlelijst voor de demontage van de portaalkraan van de containerterminal te Ottmarsheim bij Rijnkilometer 196,22

1. **Soort bouwwerk:**

   Demonteren van de container-portaalkraan.

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Ottmarsheim

3. **Rijnkilometer:**

   196,22

4. **Soort bouwwerkzaamheden:**

   Demonteren van de portaalkraan vanaf het land.

   De portaalkraan zal gefaseerd worden gedemonteerd, door de afzonderlijke constructiedelen één voor één te verwijderen. Hierbij zal ook een constructiedeel over het Grand Canal d'Alsace worden gehesen.

   Om de demontage- en hijswerkzaamheden veilig te laten verlopen, wordt de constructie opgedeeld in verschillende delen, zogenaamde ‘pakketten’, waarvan de afmetingen en het gewicht zijn afgestemd op de capaciteit van de ingezette hijsmiddelen. De afzonderlijke pakketten worden één voor één op de terminal geplaatst. Elk afzonderlijk pakket wordt na elkaar op de terminal geplaatst, zonder dat er vanaf het openbare deel van de vaarweg maatregelen nodig zijn.

A. **Algemene beschrijving**

5. **Breedte van het vaarwater:**

   120 m

6. **Breedte van de vaargeul:**

   88 m

7. **Wezenlijke afmetingen:**

   Het gewicht van het deel van de portaalkraan dat over het kanaal uitsteekt, bedraagt ongeveer 392 ton.

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

   Het voorste deel van de portaalkraan steekt 35,70 meter over het kanaal uit.

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:

De portaalkraan wordt opgedeeld in zeven constructiedelen of ‘pakketten’. Alleen het eerste constructiedeel steekt over het kanaal uit.

De werkzaamheden worden zodanig uitgevoerd dat zij niet verder over het kanaal reiken dan het ruimtebeslag van de portaalkraan.

10. Periode van de uitvoering:

De werkzaamheden zullen naar verwachting in juni 2026 van start gaan en zes weken duren, met inbegrip van de voorbereiding.

De meest kritische fase, namelijk het demonteren van het ‘pakket’ dat 35,70 meter uitsteekt over het kanaal, gemeten vanaf de rand van de kade, zal naar schatting twee tot vier uur duren, afhankelijk van de operationele omstandigheden (weersomstandigheden, afstelling van de kranen, veiligheidscontroles).

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

De werkzaamheden leiden tot een lokale beperking van de scheepvaart, waarbij een snelheidsbeperking zal gelden om golfslag te vermijden op de plaats waar gewerkt wordt. Uit voorzorg mogen gedurende de tijd die strikt noodzakelijk is voor het hijsen van het ‘pakket’ dat over het kanaal uitsteekt (tussen twee en vier uur) geen vaartuigen onder het ‘pakket’ doorvaren.

De snelheidsbeperking zal aangekondigd worden door een bericht aan de scheepvaart. Verder zullen er waarschuwingsborden geplaatst worden om te informeren over de werkzaamheden, zoals voorschreven in het RPR.

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

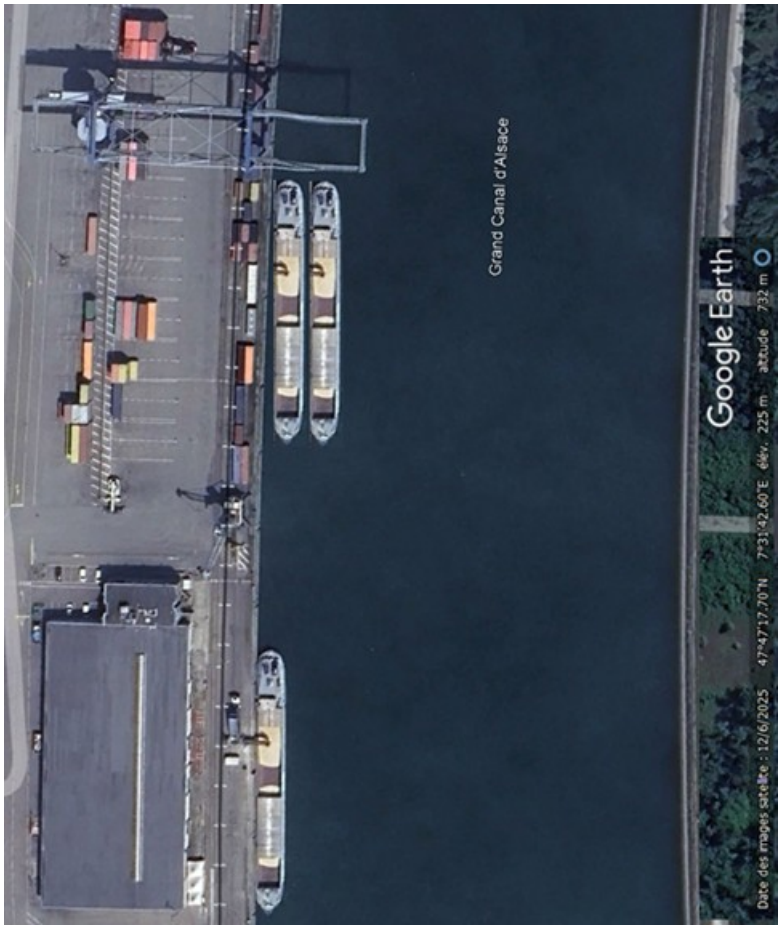
De hijswerkzaamheden zijn zo gepland dat de scheepvaart op het Grand Canal d'Alsace niet hoeft te worden stilgelegd.

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

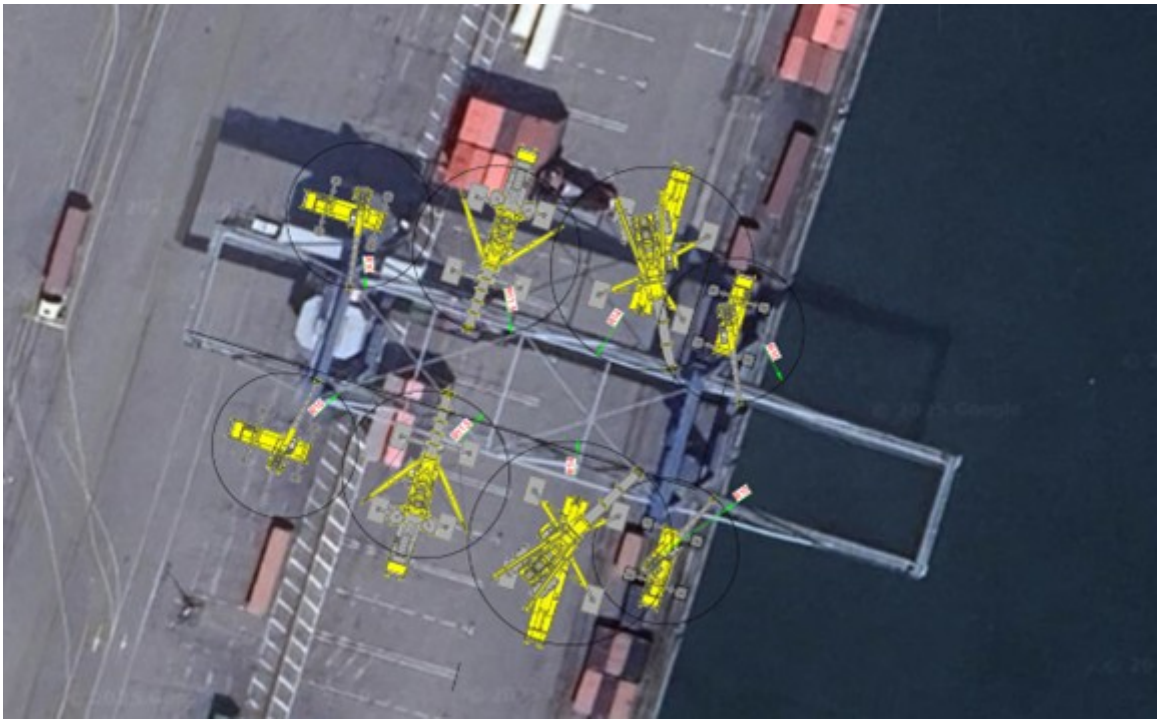
13. Overzichtstekening met het bouwwerk:



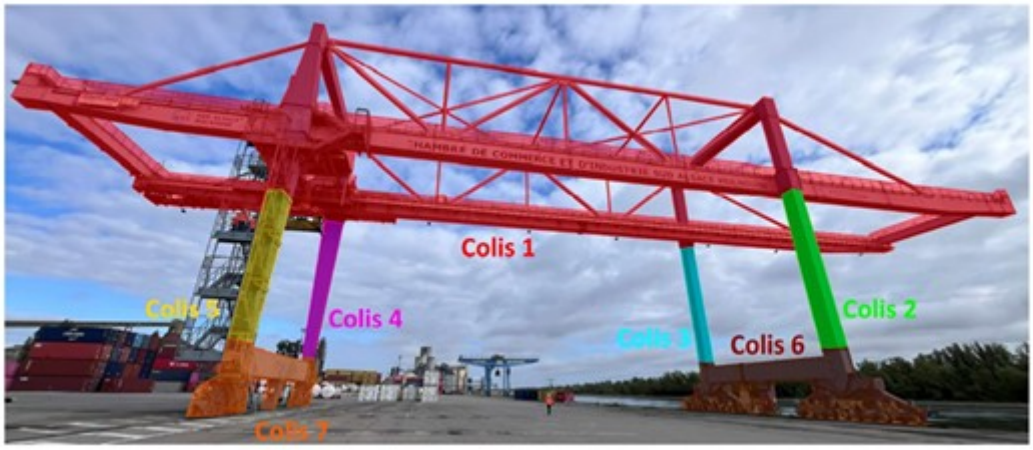
Afbeelding1: locatie van portaalkraan nr. 103



Afbeelding 2: bovenaanzicht van portaalkraan nr. 103



Afbeelding 3: bovenaanzicht van portaalkraan nr. 103 met plaatsing van de kranen voor de demontagewerkzaamheden



Afbeelding 4: opdeling van portaalkraan nr. 103 in constructiedelen of ‘pakketten’ (colis) voor de demontagewerkzaamheden

14. **Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting) (indien van toepassing, bijvoorbeeld bij ingrijpende wijzigingen aan het bouwwerk):**

Niet van toepassing

PROTOCOL 19
Vervanging van de ligplaatslocatie bij de bestaande grindoverslagplaats van de onderneming F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, Rijnkilometer 305,63, gemeente Diersheim, aan de rechteroever

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het project voor de vervanging van de ligplaatslocatie bij de bestaande grindoverslagplaats van de onderneming F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, Rijnkilometer 305,63, gemeente Diersheim, aan de rechteroever.

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 19

Checklist voor de vervanging van de ligplaatslocatie bij de bestaande grindoverslagplaats van de onderneming F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, Rijnkilometer 305,63, gemeente Diersheim, aan de rechteroever

1. **Soort bouwwerk:**

   Grindoverslagplaats

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Gemeente Diersheim

3. **Rijnkilometer:**

   305,63

4. **Soort bouwwerkzaamheden:**

   De dukdalven die thans hier staan, zullen verwijderd worden en door in totaal zeven nieuwe dukdalven worden vervangen. De huidige walsteiger zal eveneens verwijderd worden en vervangen worden door een bredere walsteiger stroomopwaarts van de overslaginstallatie. De walsteiger zal op palen komen te rusten en om van en aan boord te gaan zal er een drijvende trap worden voorzien, die meebeweegt met de waterstanden. De twee huidige wachtplaatsen bij Rijnkilometer 305,77 – 305,81 en Rijnkilometer 305,90 - 305,94 zijn dan niet meer nodig en zullen volledig worden afgebroken.

A. **Algemene beschrijving**

5. **Breedte van het vaarwater:**

   Bij Rijnkilometer 305,63 heeft de vaargeul een breedte van 285 m.

6. **Breedte van de vaargeul:**

   125 m

7. **Wezenlijke afmetingen en kenmerken de ligplaatsen:**

   Het gaat hier om een reeds bestaande overslagplaats die sinds 1971 in gebruik is.

   De laadkraan staat bij Rijnkilometer 305,63. De ligplaats voor de grindschepen, inclusief twee wachtplaatsen, bevindt zich bij Rijnkilometer 305,55 tot 305,97. Na de werkzaamheden zullen de twee huidige wachtplaatsen afgebroken worden. De nieuwe ligplaats bevindt zich dan bij Rijnkilometer 305,55 tot 305,80. Hierdoor kunnen er bij de overslagplaats schepen afmeren van 85 tot 135 m, alsook koppelverbanden van 185 m x11,40 m.

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

   De ligplaats is aan de rechter Rijnzijdam gelegen bij de stuw van Gambsheim. De rand van de vaargeul ligt op een afstand van 33 m van de ligplaats (vlucht van de dukdalven). De afstand van de buitenkant van het schip tot aan de vaargeulrand bedraagt minstens 21 m.

   Voor wat betreft de ligging ten opzichte van het vaarwater wordt verwezen naar het bovenaanzicht zoals weergegeven op de Geo-Portal-kaart (WSV) in de overzichtstekening, schaal 1 : 5000.

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

Stroomopwaarts bij Rijnkilometer 303,30 de haven van Honau. Stroomafwaarts bij Rijnkilometer 308,20 de haven van Freistett.

B. **Gevolgen voor de scheepvaart**

Bouwwerken voor wateronttrekking of -lozing

10. **Wateronttrekking of -lozing in of onder de vaargeul (ja/nee):**

Niet van toepassing

11. **Dwarsstroming bij het bouwwerk (m/s):**

Niet van toepassing

12. **Dwarsstroming en waterstandsverschillen in de vaargeul:**

Niet van toepassing

Ligplaatsen

13. **Afstand van het buitenste schip tot de vaargeulrand (m):**

De afstand van de buitenkant van het schip tot aan de rand van de vaargeul bedraagt minstens 21 m.

14. **Verlichting van de ligplaatsen of andere maatregelen ter signalering:**

De nieuwe walsteiger en trap zullen verlicht worden.

15. **Maatregelen ter vermijding van verblinding:**

In het kader van de door de vaarwegbeheerder en scheepvaartpolitie nog te verlenen vergunning, respectievelijk in een wijzigingsnota, zal onderzocht worden of de scheepvaart door de verlichting bij de ligplaats verblind wordt. Mocht dat het geval zijn, zullen er maatregelen bepaald worden om dit te verhelpen.

16. **Vrij zicht zonder directe of indirecte hinder door constructies:**

Ja

17. **Verslechtering van de zichtomstandigheden:**

Geen

C. **Inachtneming van de radarvaart**

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

Niet nodig; dat de voorzieningen compatibel zijn met de radar is al aangetoond.

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

Niet van toepassing

20. **Geplande constructievorm van het bouwwerk:**

Niet van toepassing

21. **Gepland constructiemateriaal:**

Niet van toepassing

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

22. **Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:**

De vereiste bouwwerkzaamheden zullen vanaf de wal en vanaf het water worden uitgevoerd. De huidige dukdalven zullen verwijderd worden en daarna worden er voor de vereiste statische stabiliteit in totaal zeven nieuwe dukdalven in de grindondergrond geheid. Er zullen ook drie palen in de grond worden geheid waar de walsteiger en trap op komen te rusten.

Geen enkele bouwfase heeft negatieve gevolgen voor de vaargeul.

23. **Periode van de uitvoering:**

Naar verwachting in de zomer van 2026

24. **Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:**

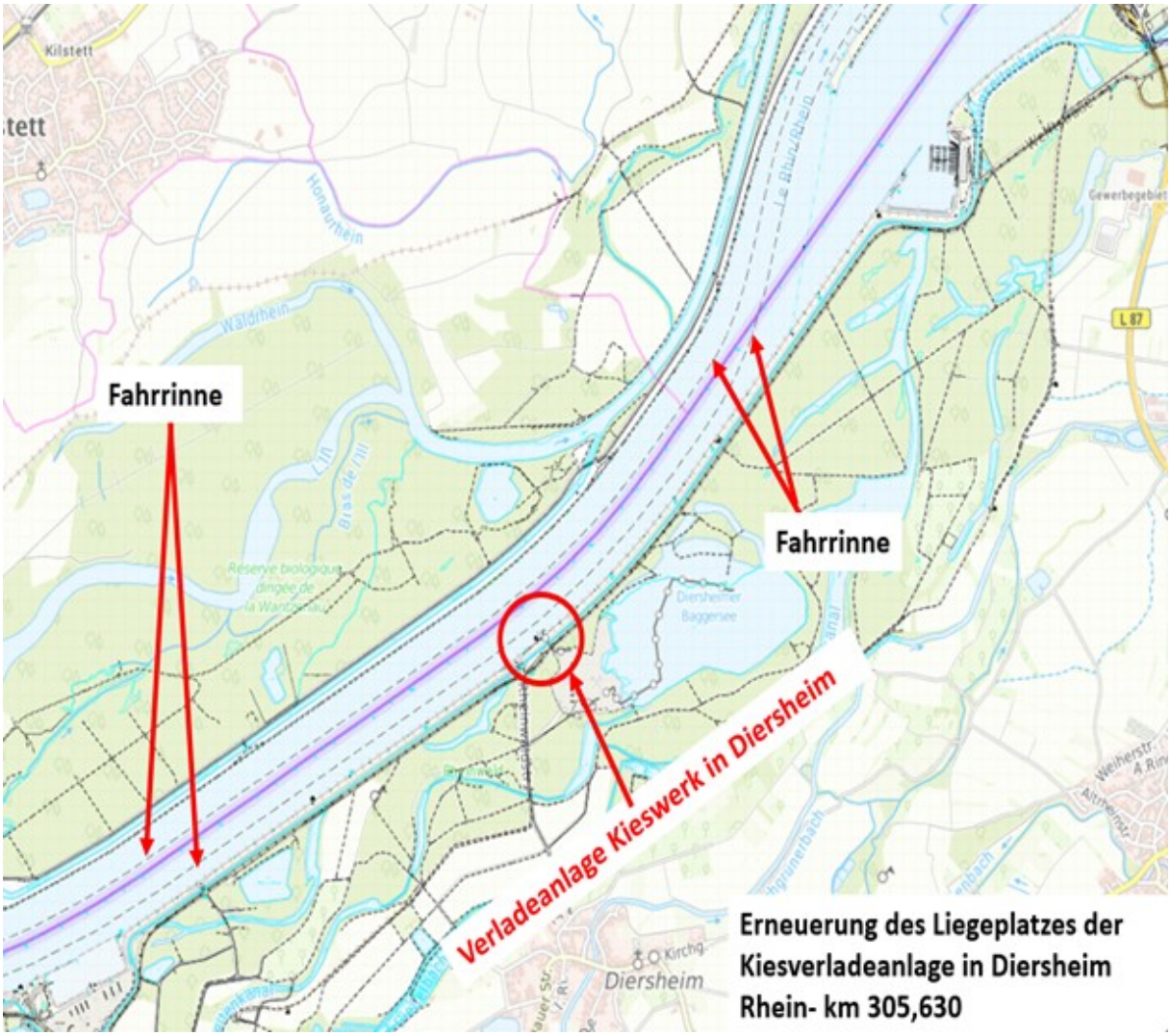
Voor de gehele duur van de bouwwerkzaamheden zal dit niet tot een beperking van de scheepvaart leiden.

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

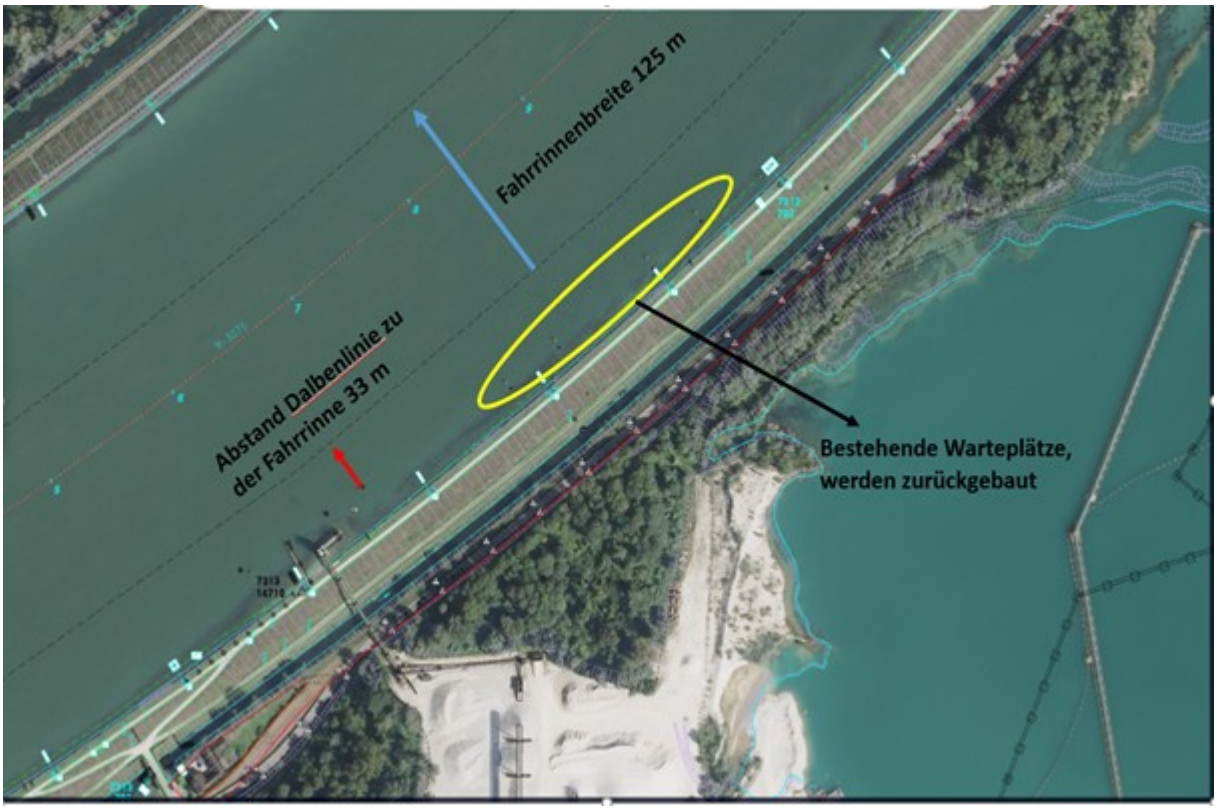
Geen

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

26. Overzichtstekening van de ligplaats: M: 1 : 50000 u. M: 1 : 5000 : M: 1 : 1000, M 1 : 500

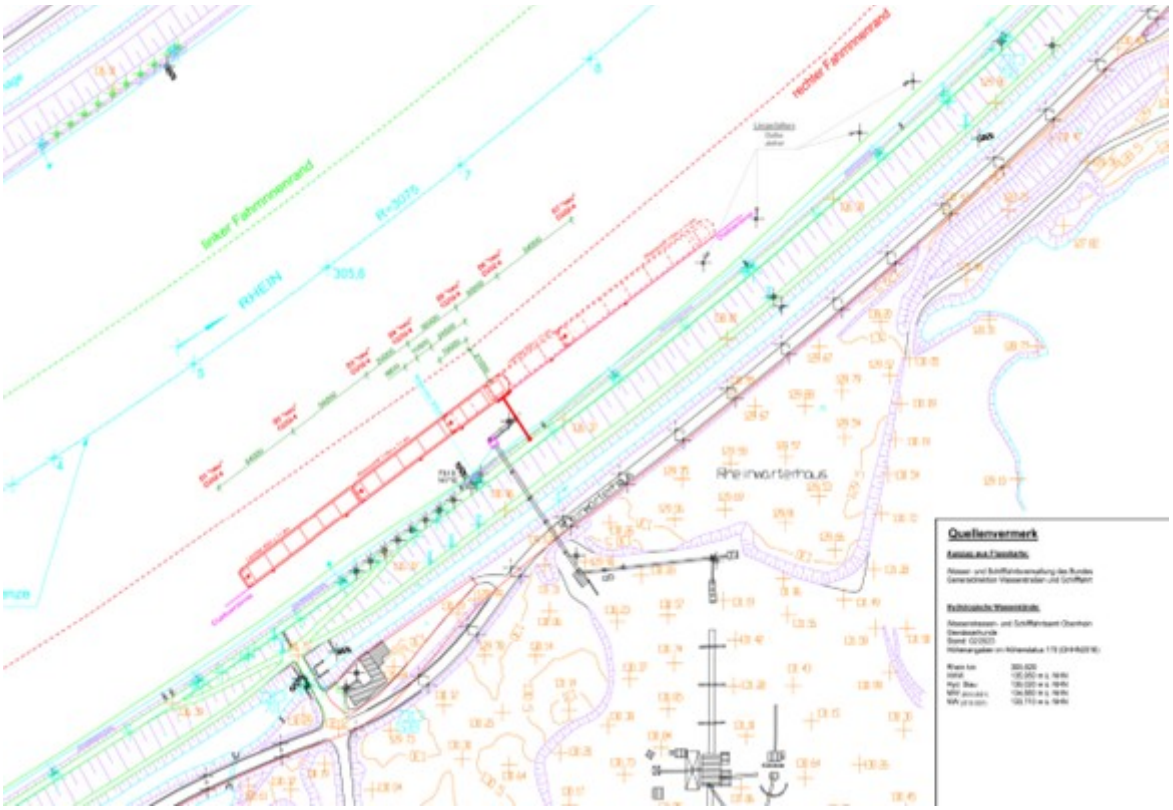


Fahrrinne = vaargeul
Verladeanlage Kieswerk in Diersheim = Overslagplaats van de grindgroeve in Diersheim
Abbildung 1: Erneuerung des Liegeplatzes der Kiesverladeanlage in Diersheim Rheinkilometer 305,630 =
Figuur 1: Vernieuwing van de grindoverslagplaats in Diersheim bij Rijnkilometer 305,63,
Situatiekaart M 1 : 50000

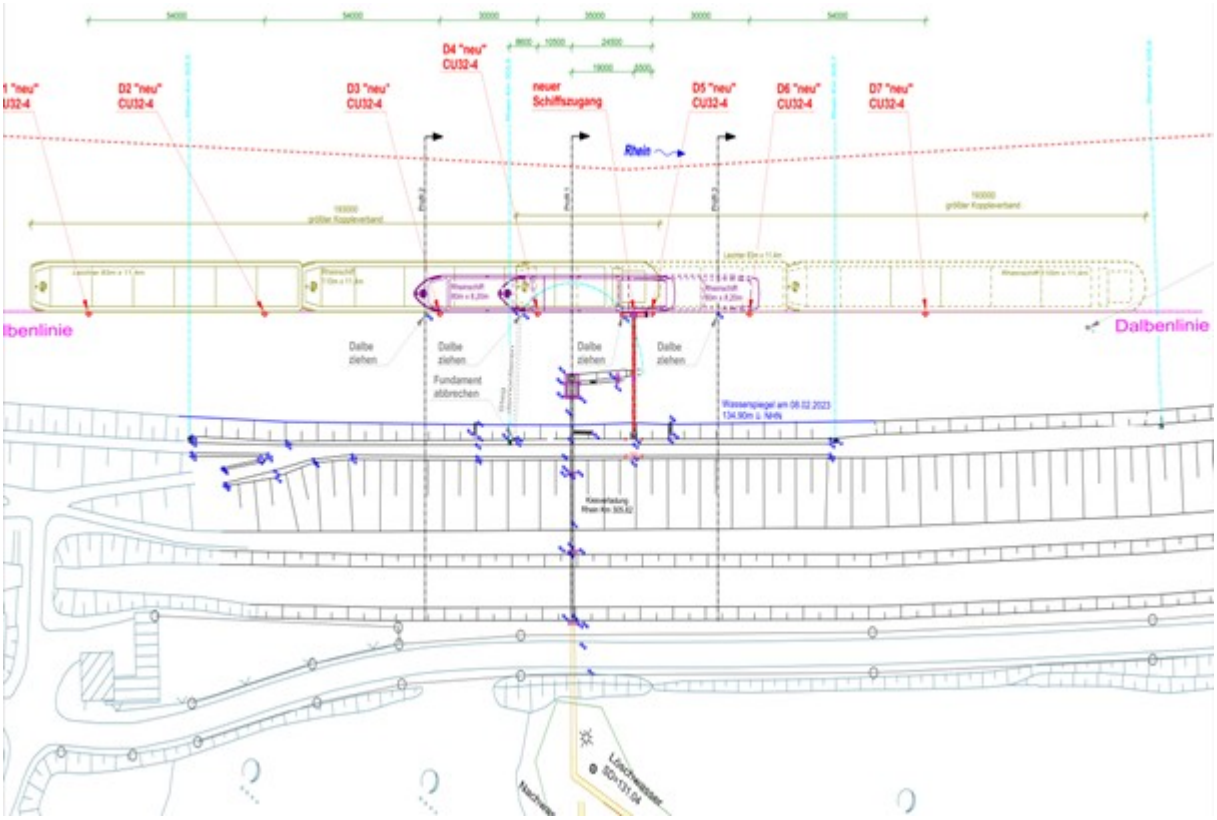


Fahrrinnenbreite = Breedte van de vaargeul
Abstand Dalbenlinie zu der Fahrrinne 33 m = Afstand van de dukdalven tot de vaargeul 33 m
Bestehende Warteplätze werden zurückgebaut = huidige wachtplaatsen zullen worden afgebroken

Figuur 2: Bovenaanzicht zoals weergegeven op de Geo-Portal-kaart (WSV), Situatiekaart M 1 : 5000

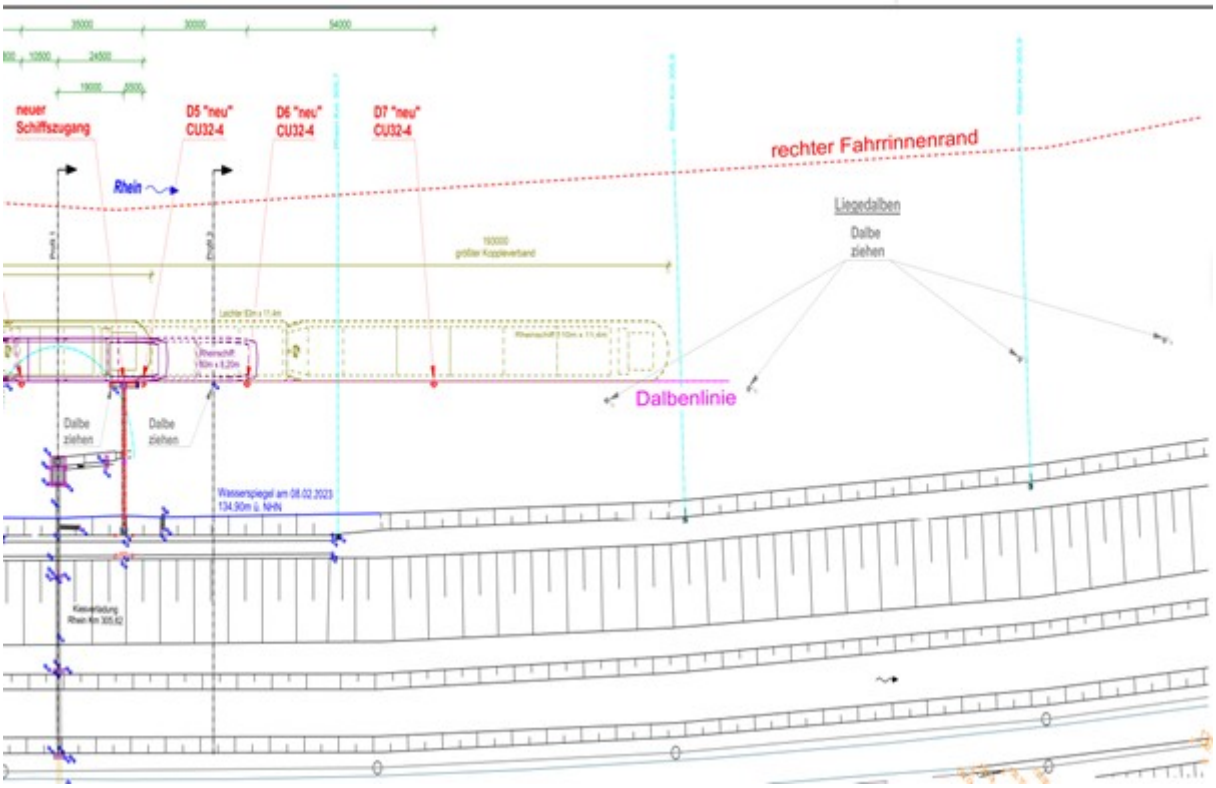


Figuur 3: Overzichtssituatieplan M: 1 : 1000



Neu = Nieuw	Neuer Schiffszugang = nieuwe scheepstoegang
Dalbenlinie = vlucht waarin de dalven staan	Dalbe ziehen = dukdalven verwijderen
Fundament abbrechen= fundament afbreken	Wasserspiegel am 08.02.2023 = Waterspiegel op 08.02.2023

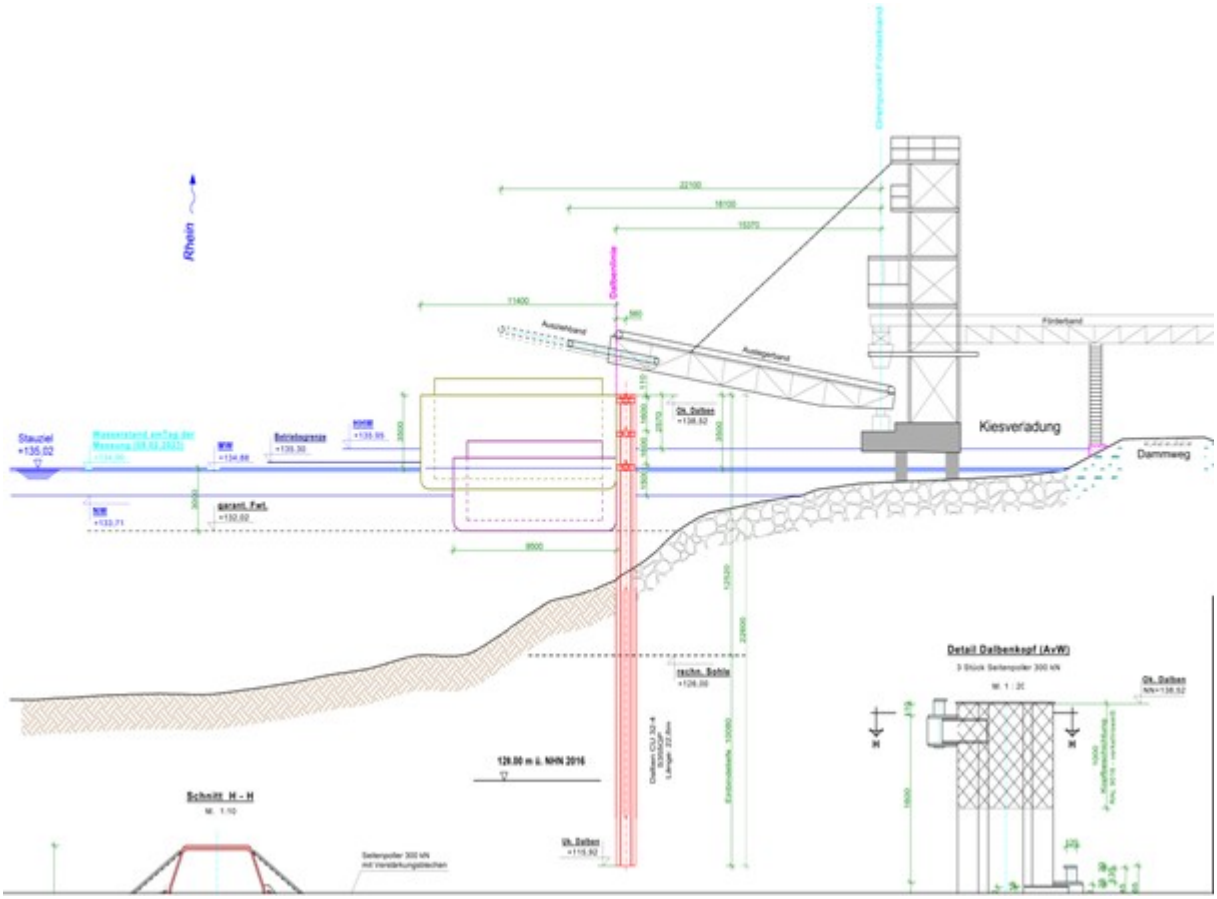
Figuur 4: Overzichtssituatieplan M: 1 : 500, Deel 1



Neu = Nieuw	Neuer Schiffszugang = nieuwe scheepstoegang
Dalbenlinie = vlucht waarin de dukdalven staan	Dalbe ziehen = dukdalven verwijderen
Rechter Fahrrinnenrand = Rechter rand van de vaargeul	Wasserspiegel am 08.02.2023 = Waterspiegel op 08.02.2023
Kiesverladung = grindoverslag	Liegedalben = afmeerdukdalven
Größter Kopplerverband = grootste koppelverband	

Figuur 5: Overzichtssituatieplan M: 1 : 500, Deel 2

27. **Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting): M: 1 : 100**



Dalbenlinie = vlucht waarin de dukdalven staan	Drehpunkt Förderband = draaipunt transportband
garant. Fwt.= gegarandeerde kielvrijheid	Stauziel = streefwaarde stuwpand
Wasserstand am Tag der Messung = waterpeil op de dag van de meting	Betriebsgrenze = grenswaarde voor bedrijfsactiviteiten
Ausziehband = schuifarm	Auslegerband = uitschuifarm
Förderband = transportband	Kiesverladung = laden van grind
Dammweg = damweg	Schnitt H-H = doorsnede H-H
Seitenpoller 30 kN mit Verstärkungsblechen = T-kopbolder 30 kN met metalen versterkingsplaat	Dalben = dukdalven
Rechn. Sohle = berekende bodem	Einbindetiefe= diepte plaatsing dukdalf
Detail Dalbenkopf = detail bovenkant dukdalf	3 Stück Seitenpoller= 3 stuks T-kopbolders

Figuur 6: Dwarsdoorsnede dukdalven en laadinstallatie M: 1 : 100

PROTOCOL 20
Invaren en plaatsen van het beweegbare deel van de Merwedebrug bij Gorinchem rijksweg A27

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen het invaren en het plaatsen van het beweegbare deel van de Merwedebrug bij Gorinchem rijksweg A27 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

Bijlage bij het protocol 20

Checklist voor invaren en plaatsen van het beweegbare deel van de Merwedebrug bij Gorinchem rijksweg A27

1. **Soort brug:**

   Het bouwwerk maakt onderdeel uit van een hoofdoverspanning over de vaarweg uitgevoerd als boogbrug. Het deel waar deze controlelijst op in gaat betreft het deel voor de hoge scheepvaart aan de noordzijde van het vaarwater. Dit deel van de oeververbinding kan worden geopend om hoge scheepvaart te laten passeren door middel van een val (beweegbaar deel).

   De hoofdoverspanning met vaste doorvaarthoogte is al in 2017 in procedure gebracht bij de CCR en vastgelegd in Besluit 2017-II-23.

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Gorinchem

3. **Rijnkilometer:**

   956,68 (Boven-Merwede)

4. **Soort bouwwerkzaamheden:**

   Invaren en plaatsen van het beweegbare deel van de brug (32 m x 28,50 m).

A. **Algemene beschrijving**

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

   De doorgaande scheepvaart maakt normaliter gebruik van de vaargeul welke buiten het gebied van het huidige bouwwerk ligt. De breedte van het vaarwater is ongeveer 380 meter.

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

   De hoge vaart heeft de beschikking over een vaargeul met een breedte van 30,00 meter.

7. **Aantal pijlers in het vaarwater:**

   Er staan meerdere pijlers in het vaarwater, maar voor deze doorvaartopening niet relevant.

8. **Aantal pijlers in de vaargeul:**

   Er staan geen pijlers in de vaargeul van de doorvaartopening voor de hoge scheepvaart.

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

   In het gedeelte voor de hoge scheepvaart is één doorvaartopening beschikbaar.

10. **Breedte van de brugoverspanning:**

    De breedte van de brugoverspanning bedraagt 32,83 meter.

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

Stroomopwaarts: Oude Merwedebrug Gorinchem op ongeveer 50 meter

Stroomafwaarts:

- Nieuwe Merwede - Moerdijkbruggen in de spoorlijnen Breda-Rotterdam en in de rijksweg A16 over het Hollands Diep nabij Moerdijk op 25,50 km.
- Beneden-Merwede: Baanhoekbrug bij Sliedrecht over de Beneden Merwede nabij op 15,50 km.

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, hoogtereferentiesysteem):**

NAP + 11,00 meter

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

Oneindig (geen hoogtebeperking)

15. **MHW (m, hoogtereferentiesysteem):**

Maatgevende Hoogwaterstand is NAP +4,40 meter

16. **Doorvaarthoogte bij MHW:**

In gesloten toestand 6,60 meter en in geopende toestand oneindig

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

30 meter

C. **Inachtneming van de radarvaart**

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

Ten aanzien van radarhinder dient het ontwerp te voldoen aan de uitgangspunten zoals beschreven in Richtlijn Vaarwegen 2020 paragraaf 5.11 en AVV rapport Radarhinder van bruggen voor de scheepvaart Bruggen (Rijkswaterstaat 2000).

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

Niet van toepassing

20. **Geplande constructievorm van de brug:**

Rechte vorm

21. **Gepland constructiemateriaal:**

Staal

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

22. **Soort brugmontage (voor zover reeds bekend):**

Het val (beweegbaar deel) wordt onder beheerste omstandigheden, zonder golfslag en/of deining van passerende scheepvaart op pontons in positie gebracht en vervolgens met boutverbindingen bevestigd.

Voorafgaand aan de volledige stremming vinden de volgende activiteiten plaats:

- Afmeren ponton voor opening van de bascule + aanbrengen afmeerdraden
- Draaien val op ponton en positioneren op vijzel-systeem op ponton, met SPMT's
- Verwijderen SPMT's onder het vijzel-systeem
- Opvijzelen val op ponton incl. aan boord hijsen van vijzelsysteem-casettes
- Inbewegen (op lieren) van val boven bascule kelder
- Afvijzelen val tot boven steunberen incl. van boord hijsen van vijzelsysteem-casettes.

In de volledige stremming vinden onderstaande activiteiten plaats:

- Fijn positioneren val boven scharnierpunten op stoelen, volledig afleggen val op scharnierpunten en het vastzetten van de scharnierpunten.

23. **Periode van de uitvoering:**

De exacte periode van uitvoering is nog niet bekend maar voorlopig gepland in 2029.

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

In principe is er geen beperking van de vrije doorvaart tijdens de voorbereidende- en afrondende werkzaamheden. Hinder van zuiging en golfslag dient te worden voorkomen.

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

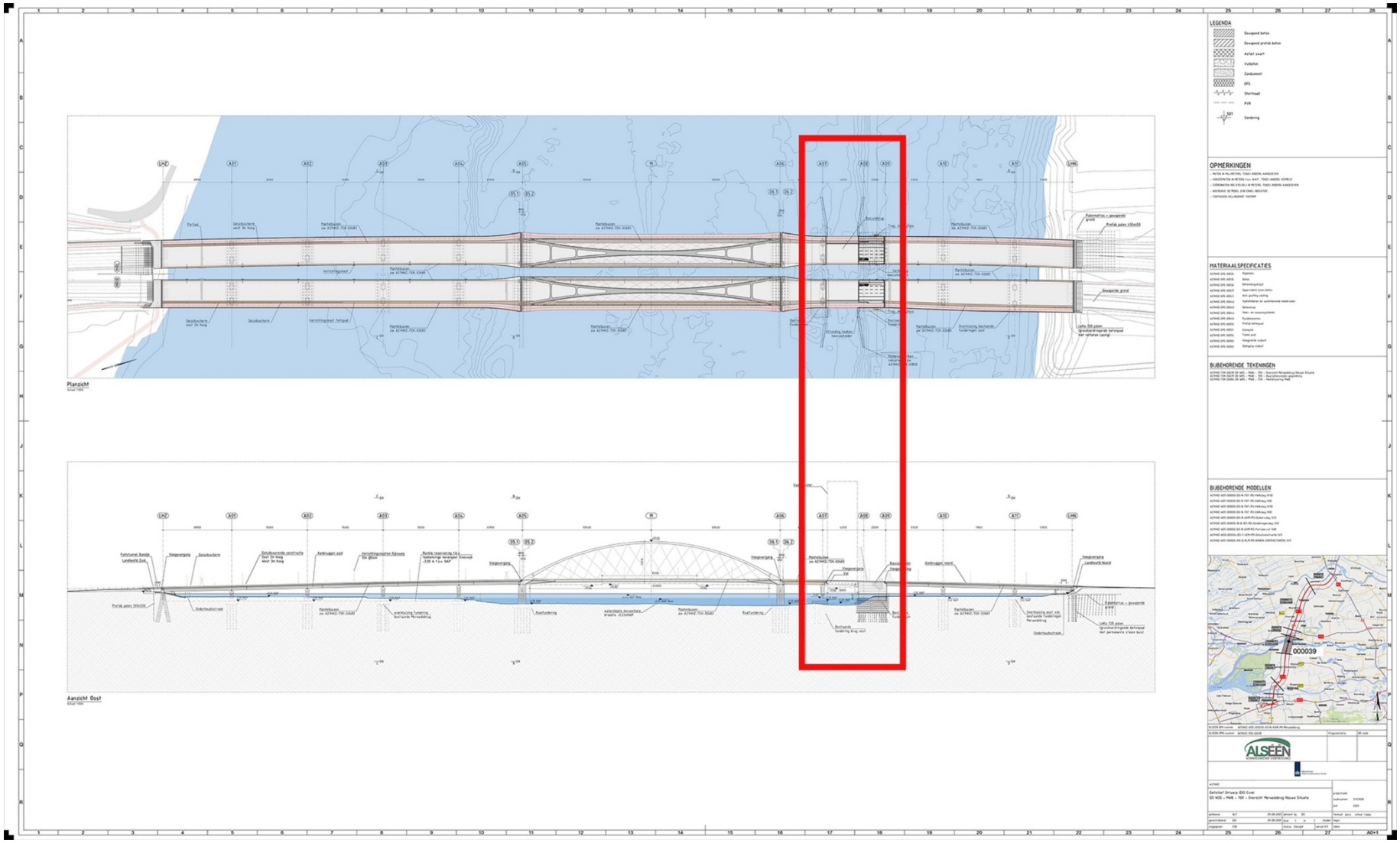
Voor het in positie brengen van het val en de montage is een stremming van 20 uren noodzakelijk.

E. **Tekeningen**

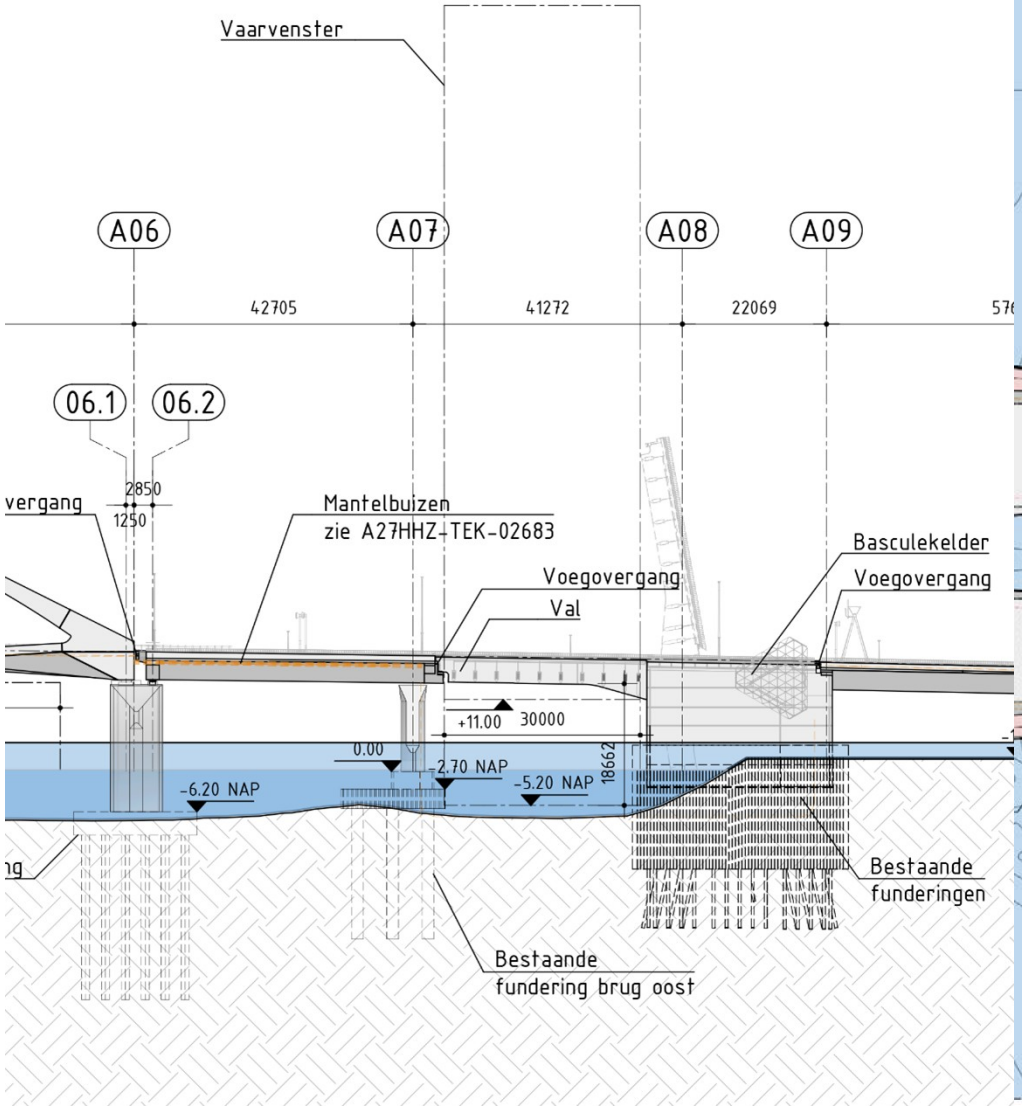
26. **Overzichtstekening met het bouwwerk:**

Niet van toepassing

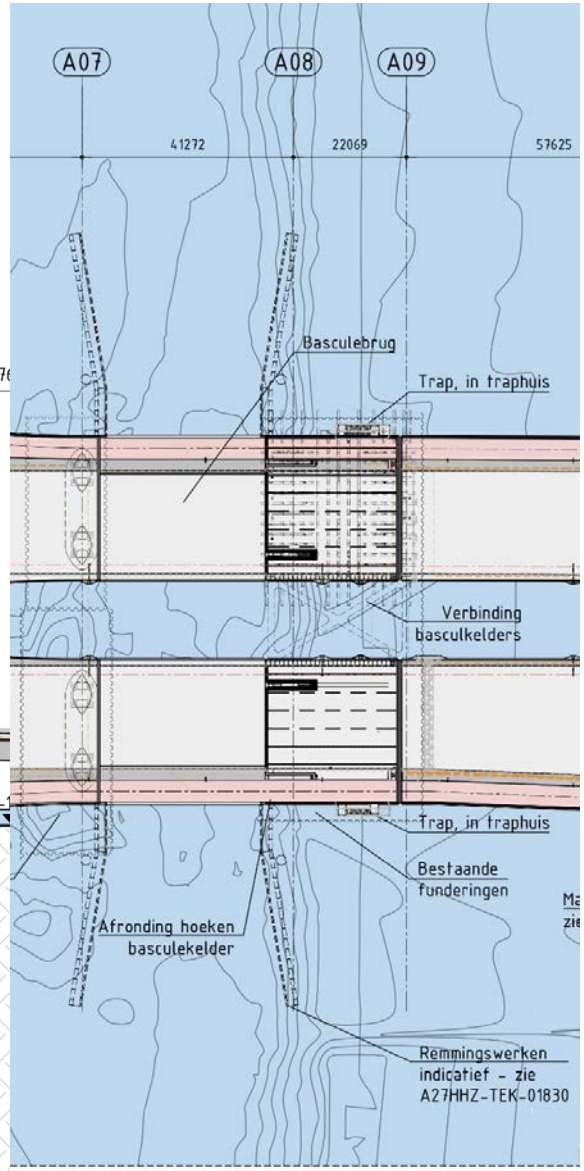
27. **Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk (met bodemprofiel en oeveraansluiting) (indien van toepassing, bijvoorbeeld bij ingrijpende wijzigingen aan het bouwwerk):**



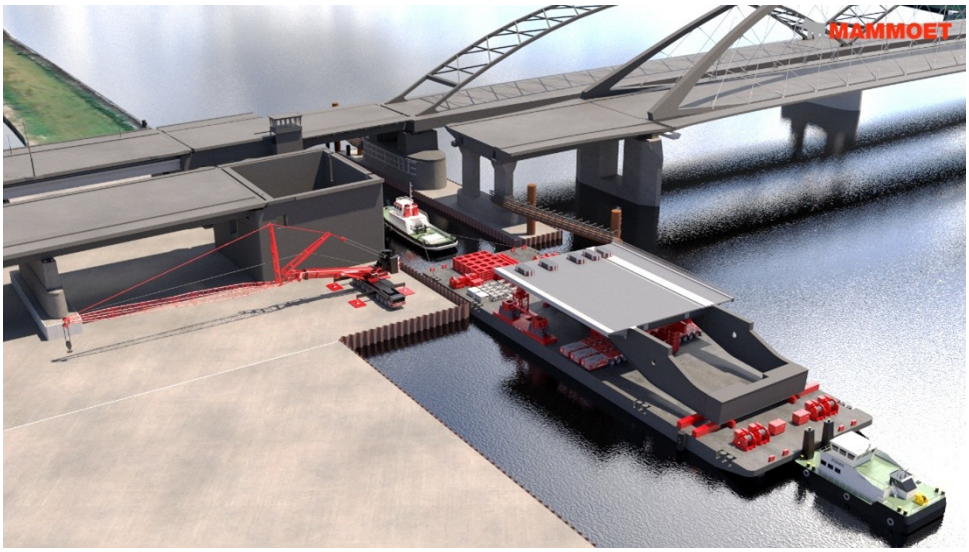
Figuur 1: Overzicht van het bouwwerk



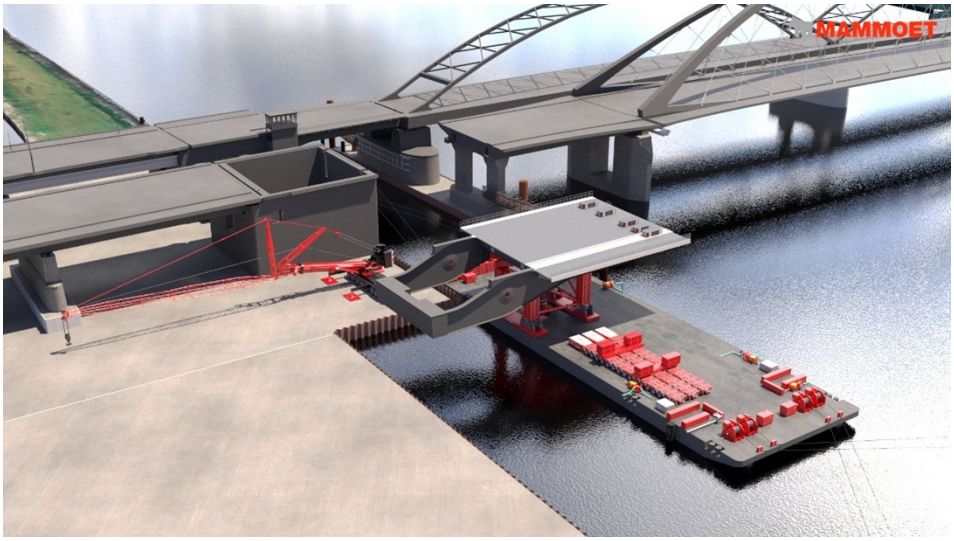
Figuur 2: detail-uitsnede vooraanzicht



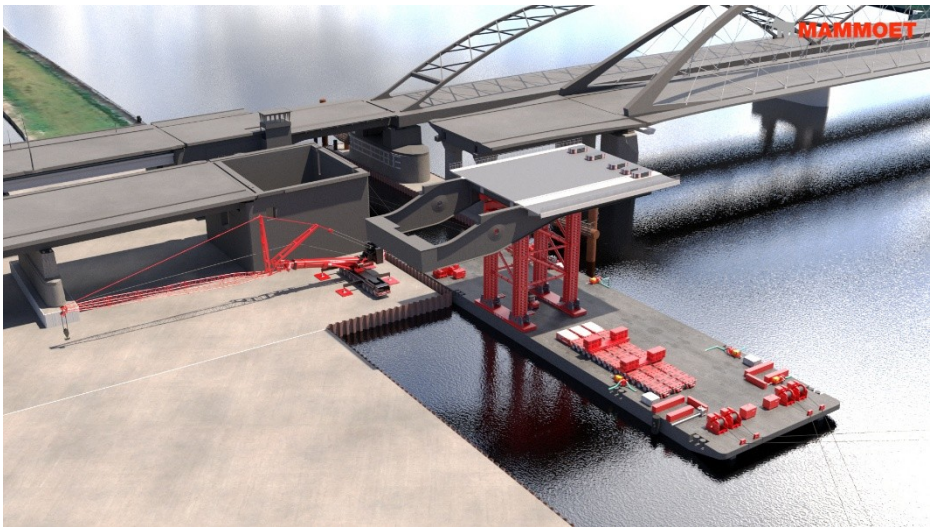
Figuur 3: detail-uitsnede bovenaanzicht



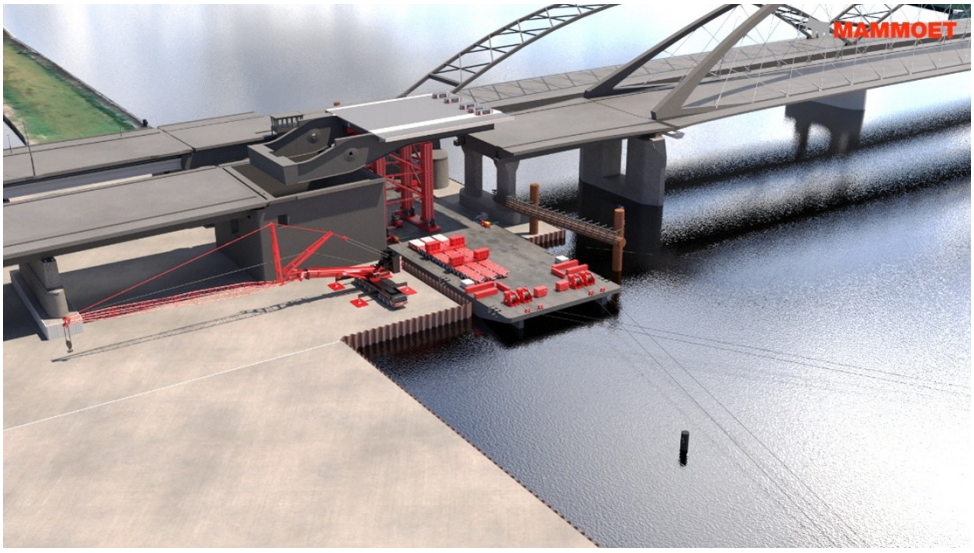
Figuur 4



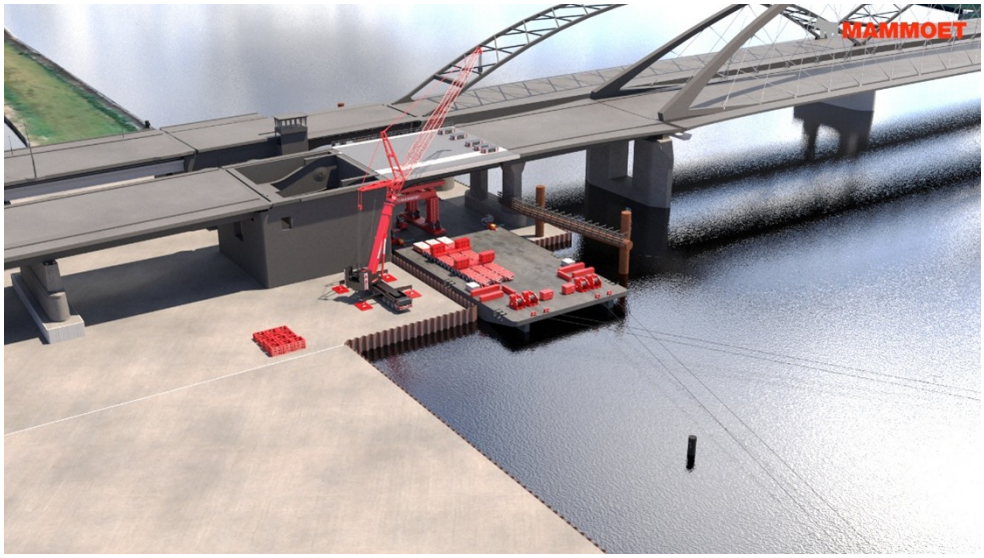
Figuur 5



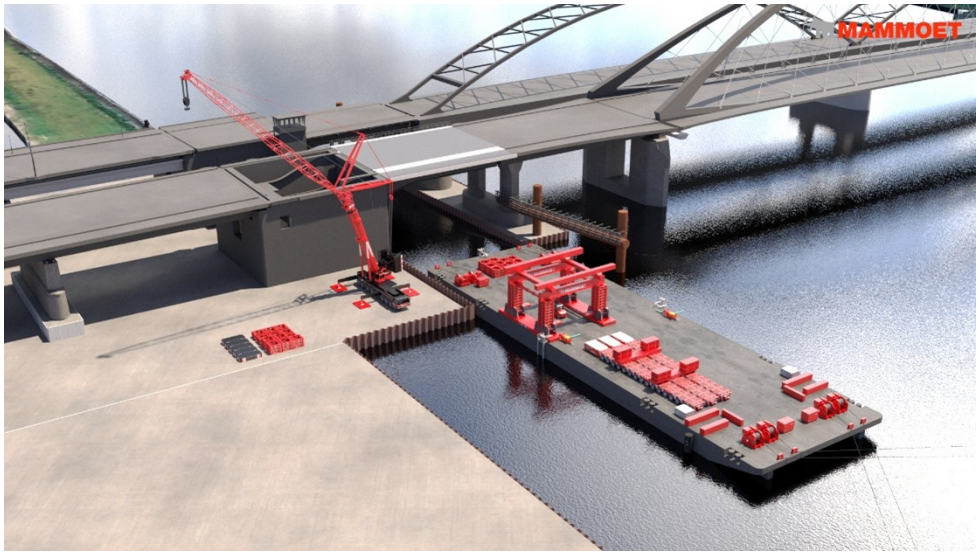
Figuur 6



Figuur 7



Figuur 8



Figuur 9

PROTOCOL 21
Nieuwbouw van de Merwedebrug in de rijksweg A27 over de Boven-Merwede bij Rijnkilometer 956,68

Besluit

De Centrale Commissie

in aanvulling op Besluit 2017-II-23,

gezien de door de initiatiefnemer van het project verstrekte nadere toelichting,

stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de nieuwbouw van de Merwedebrug in de rijksweg A27 over de Boven-Merwede bij Rijnkilometer 956,68 indien de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 21

Controlelijst voor de nieuwbouw van de Merwedebrug in de rijksweg A27 over de Boven-Merwede bij Rijnkilometer 956,68

Algemeen

In 2017 heeft de CCR reeds ingestemd met een stremming van de scheepvaart voor de duur van maximaal 24 uren t.b.v. de bouw van een nieuwe brug over de Boven-Merwede bij Gorinchem. In die tijd was echter het ontwerp van de brug nog niet beschikbaar.

In onderstaande beschrijving wordt het definitieve ontwerp gepresenteerd waarbij de uitgangspunten van 2017als ontwerpbasis is gehanteerd.

1. **Soort brug:**

   Het bouwwerk betreft een brug waarvan de hoofdoverspanning zonder obstructies in de vaargeul wordt uitgevoerd. Na realisatie van deze nieuwe brug zal de reeds bestaande brug met een pijler in de vaargeul worden verwijderd.

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   Gorinchem

3. **Rijnkilometer:**

   Boven-Merwede, kmr 956,68

4. **Soort bouwwerkzaamheden:**

   Realisatie van een nieuwe oeververbinding ter vervanging van de reeds bestaande oeververbinding van rijksweg A27. De nieuw te bouwen brug wordt aan de westwaartse zijde van de bestaande oeververbinding gebouwd.

A. Algemene beschrijving

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

   De breedte van het vaarwater bedraagt ongeveer 375 meter, gemeten van de normaallijn aan linkeroever tot de normaallijn aan de rechteroever.

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

   De breedte van de vaargeul bedraagt 200 meter.

7. **Aantal pijlers in het vaarwater:**

   In het vaarwater zullen een drietal pijlers worden geplaatst. Deze keuze is gemaakt vanuit technische mogelijkheden en kosten.

   De twee hoofdpijlers waar de overspanning op rust staan 240 meter uit elkaar en voldoen daarmee aan de nationale richtlijn voor een veilige doorvaartbreedte afgestemd op het vaarwegprofiel en de maatgevende schepen die op dit traject mogen/kunnen varen.

8. **Aantal pijlers in de vaargeul:**

Na realisatie van de brug wordt de vaargeul opgeschoven richting de linkeroever, zodat er geen pijlers in de vaargeul staan.

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

Er is één doorvaartopening beschikbaar voor de doorgaande scheepvaart. Aan de rechteroever is een extra doorvaartopening beschikbaar voor de hoge scheepvaart (> MHWS +9,10m) alwaar deze hoge schepen (staande mast / zeevaart / bijzondere transporten) de brug kunnen passeren via een beweegbaar deel in de brug.

10. **Breedte van de brugoverspanning:**

De breedte van de hoofdoverspanning bedraagt 28 meter.

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

Stroomopwaarts: Brug Zaltbommel (rijksweg A2) over de Waal bij kmr. 933,50.

Stroomafwaarts: Baanhoekbrug (spoorbrug|) bij Sliedrecht over de Beneden-Merwede bij kmr. 971,15.

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

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

De vorm van de hoofdoverspanning is van het type boogbrug met een licht gebogen onderzijde.

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

NAP +13,60 meter

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

NAP +14,80 meter

15. **MHWs (m, hoogtereferentiesysteem):**

Maatgevend Hoogwater Scheepvaart op kmr. 956,68 bedraagt NAP +4,40 meter.

16. **Doorvaarthoogte bij MHWs:**

De doorvaarthoogte bedraagt minimaal 9,50 meter en maximaal 10,30 meter bij MHWs.

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

De doorvaartbreedte bedraagt 240 meter met een minimale doorvaarthoogte van 9,50 meter bij MHWs.

C. **Inachtneming van de radarvaart**

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

Ten aanzien van het ontwerp van de brug voldoet deze aan de eisen zoals gesteld in de Richtlijn Vaarwegen 2020 (RVW2020). Deze richtlijn geldt in Nederland als ontwerpstandaard voor onder andere bruggen en houdt rekening met de Minimumeisen en aanbevelingen technische uitvoering werken aan de Rijn (CCR-2012-I-13, update 2016).

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

Naar verwachting leidt de constructie van de brug niet tot nadelige effecten op het beeld van de binnenvaartradar.

20. **Geplande constructievorm van de brug:**

Het betreft een boogbrug met een nagenoeg rechte onderzijde.

21. **Gepland constructiemateriaal:**

De brug wordt uitgevoerd in staal.

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

22. **Soort brugmontage (voor zover reeds bekend):**

De hoofdoverspanning wordt geconstrueerd op de oever en vervolgens op enig moment middels pontons ingevaren en op de steunpijlers geplaatst.

23. **Periode van de uitvoering:**

De periode van uitvoering (moment van invaren) is gepland voor einde 2029 of begin 2030.

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

Na de realisatie van de nieuwe brug zal de oude brug met middenpijler worden gesloopt. Gedurende deze periode (ongeveer anderhalf jaar) is er sprake van een beperking voor de scheepvaart waarbij minimaal twee vaarstroken van ongeveer 75 meter beschikbaar blijven. Voor verdere details wordt verwezen naar Besluit 2017-II-23.

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

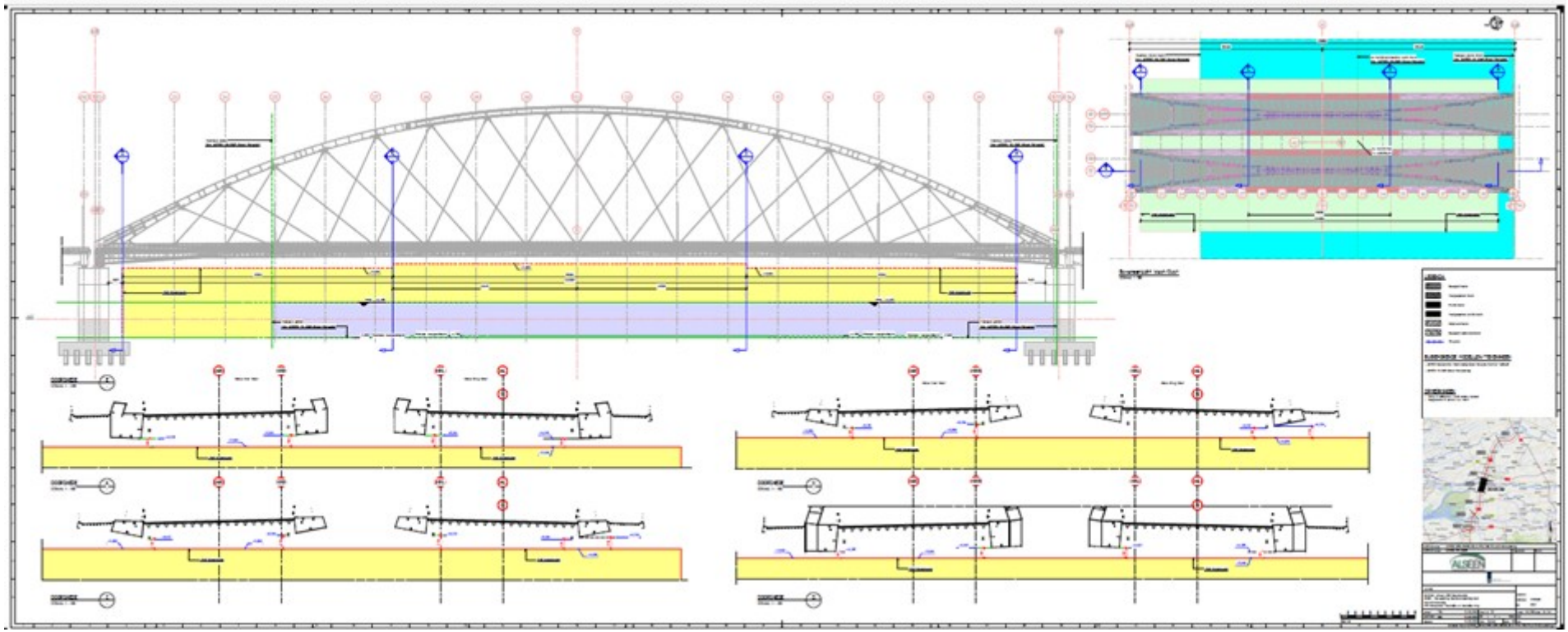
Ten behoeve van de invaaroperatie van de hoofdoverspanning wordt de vaarweg voor maximaal 24 uren gestremd. Deze stremming is reeds goedgekeurd door de CCR en vastgelegd in Besluit 2017-II-23.

E. Tekeningen

26. Overzichtstekening met het bouwwerk:

In figuur 1 is een overzichtstekening van het bouwwerk opgenomen. Het geel gearceerde deel in deze tekening is het profiel van Vrije Ruimte (PVR) dat ter beschikking staat aan de doorgaande scheepvaart. Het blauw/paars gearceerde deel betreft de breedte van de vaargeul. De vaargeul wordt na realisatie opgeschoven naar de linkeroever zodat de hoofdpijler aan de linkeroever niet in de vaargeul komt te staan. De huidige breedte van de vaargeul (200 meter) blijft gehandhaafd.

In de tekening zijn een tweetal nieuwe bruggen te zien. Over de bouw van een tweede verbinding is nog geen besluit genomen. Indien deze tweede brug in de toekomst ook wordt gerealiseerd zal deze qua ontwerp identiek zijn aan de eerste brug.



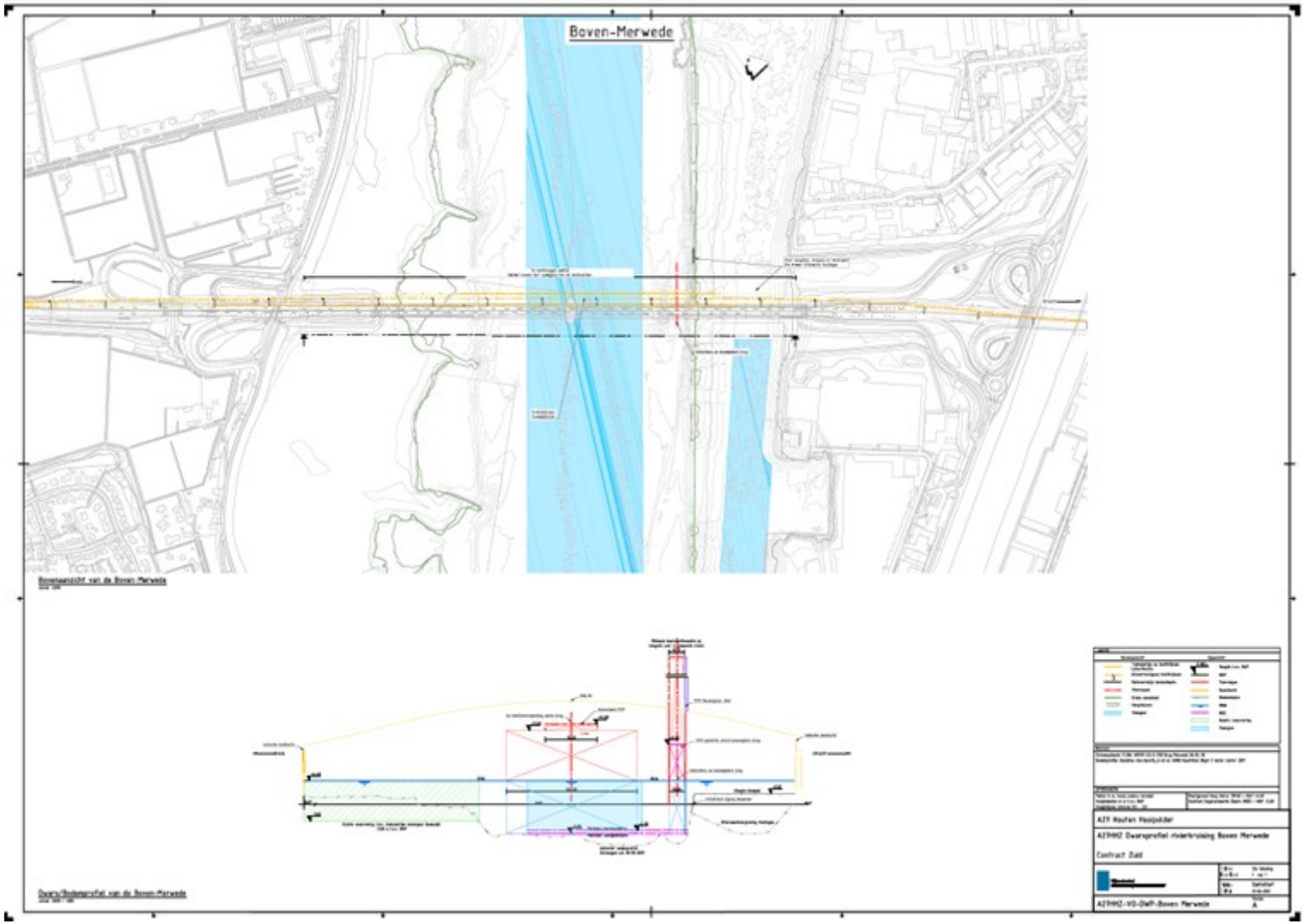
Figuur 1: Overzichtstekening

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

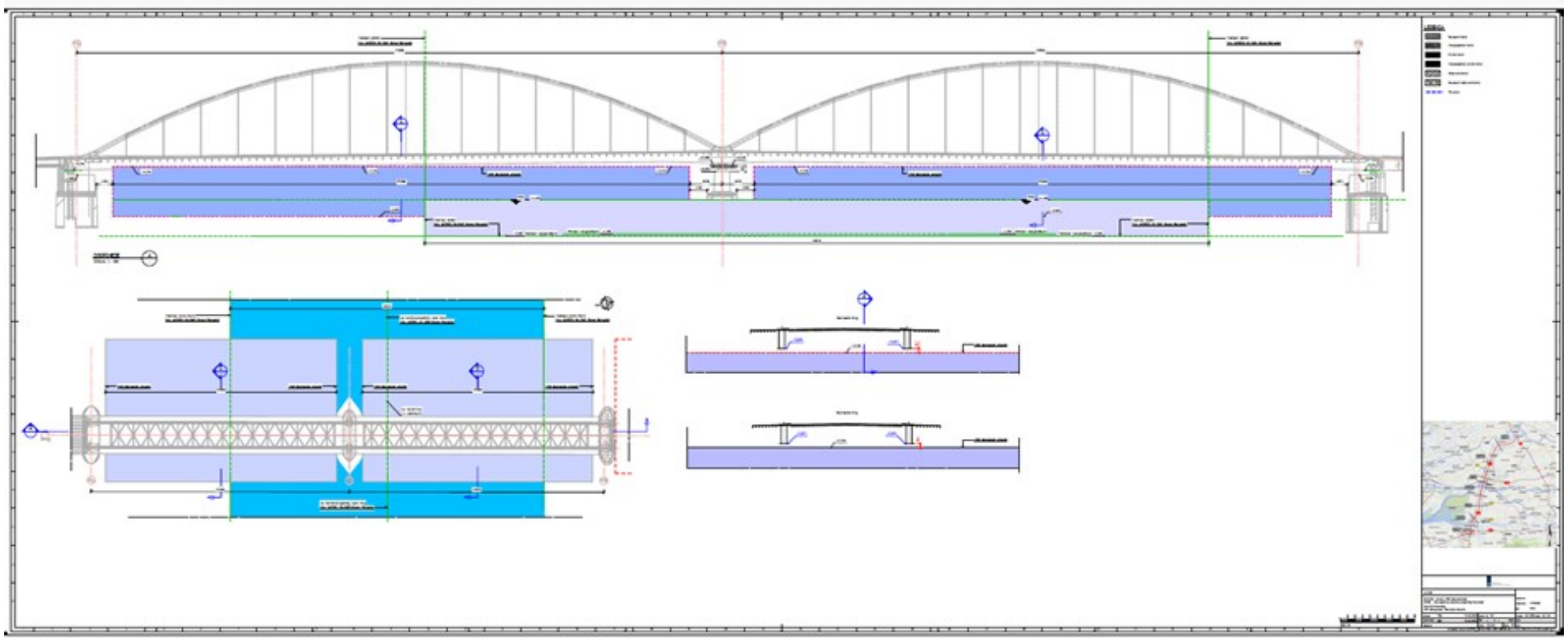
In figuur 2 is een tekening opgenomen met het dwarsprofiel van de vaarweg. In deze tekening is de huidige ligging van de vaargeul nog ingetekend welke na realisatie van de brug richting de linkeroever wordt verlegd. De nieuwe vaargeul wordt niet smaller dan de huidige vaargeul. In de tekening is ook het profiel van Vrije Ruimte (PVR) schematisch weergegeven.

In figuur 3 is voor de volledigheid een tekening van de huidige brug (met middenpijler) opgenomen. Na realisatie van de eerste nieuwe brug, wordt de oude brug gesloopt. Details daarvan zijn vastgelegd in Besluit 2022-I-15 ‘Sloop van de Merwedebrug’.

.



Figuur 2: Dwarsprofiel



Figuur 3: Huidige situatie

PROTOCOL 22
Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

stelt vast dat deze maatregelen

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 22

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn in 2025 – 2026

Volgnr.	Project	Rijnkilometer	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 2025 bedroeg de aangevulde hoeveelheid 182.640 m³. Aandeel uitgebaggerde sedimentafzettingen tussen Rijnkilometers 352,07 en 366,00 (met tijdelijke opslag in het kanaal voor de centrale in UW Iffezheim): 14.040 m³. Resterende 168.600 m³ werden op de vrije markt aangekocht. In 2026 zal de aangevulde hoeveelheid naar schatting 185.000 m³ bedragen.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,00 – 352,00	In uitvoering. Doel: verhinderen van verdere bodemerosie, stabilisatie van de bodem. In 2025 werd tussen Rijnkilometers 336,15 en 352,07 geen steenbestorting van klasse CP45/125 toegepast. Voor 2026 is, afhankelijk van de afvoeromstandigheden, geen toepassing van bodemstabiliseringsmateriaal gepland.	Geen
3	Onderhoudsbaggerwerkzaamheden Duitse Bovenrijn	339,00 – 464,00	In uitvoering. Baggerhoeveelheid in 2025: 79.528 m³. Geraamde baggerhoeveelheid in 2026: 100.000 m³.	Voorzichtigheid betrachten in de werkzone
4	Sedimentaanvulling Duitse Middenrijn - Baggerfase sedimentopstuwing Mainz-Weisenau en intergemeentelijke overbrenging	494,30 – 494,46	33e baggerfase en volgende Periode: raamovereenkomst 2025-2027. Baggerhoeveelheid (contractueel vastgelegd): 132.000 m³. Herstel van het bodemprofiel.	Geen
5	Aanvullende maatregel met betrekking tot de bodemstabilisatie Bockum-Krefeld	757,70 – 763,60	Begin van de bouwwerkzaamheden in november 2022. Uitvoering van de maatregel tot het 1e kwartaal van 2026.	Waarschuwing, voorzichtigheid betrachten in de werkzone

Volgnr.	Project	Rijnkilometer	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
6	Sedimentaanvulling Duitse Nederrijn, fase 1	700,00 – 865,20 (exclusief verzakkingen ten gevolge van ondergrondse mijnbouw)	Bouwwerkzaamheden voorzien vanaf zomer 2024. Uitvoering van de maatregel tot het einde van het 1e kwartaal van 2026. Wegens lage waterstanden kon de maatregel niet volledig worden uitgevoerd.	Geen
7	Sedimentaanvulling Duitse Nederrijn, fase 2	700,00 – 865,20 (exclusief verzakkingen ten gevolge van ondergrondse mijnbouw)	Aanbesteding in voorbereiding. Bouwwerkzaamheden voorzien vanaf zomer 2026. Gefaseerde uitvoering van de maatregel tot de zomer van 2027.	Geen
8	Sedimentaanvulling in het kader van verzakkingen ten gevolge van ondergrondse mijnbouw, fase 2	791,50 – 805,80	Aanbesteding in voorbereiding. Bouwwerkzaamheden voorzien vanaf zomer 2026. Gefaseerde uitvoering van de maatregel tot de zomer van 2027.	Geen

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Nederlandse Rijn in 2025 – 2026

Nr.	Project	Rijnkilometer	Omschrijving	Gevolgen voor scheepvaart tijdens uitvoering
Maatregelen op de Bovenrijn en Waal				
	Baggeren van de vaargeul	860 - 953	De vaargeul van de Bovenrijn en Waal wordt dagelijks onderhouden om voldoende vaardiepte te creëren.	Geen hinder tijdens uitvoering
	Sedimentsuppleties Boven-Waal	867 - 880	Middels sedimentsuppleties wordt getracht de erosieve kracht van de rivier te verminderen	Geen hinder tijdens uitvoering
	Sedimentsuppleties Midden-Waal	900 - 910	Middels sedimentsuppleties wordt getracht de erosieve kracht van de rivier te verminderen	Geen hinder tijdens uitvoering
Maatregelen op Pannerdensch Kanaal				
Maatregelen op de Nederrijn - Lek				

PROTOCOL 23
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 2025

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 dientengevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector,

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

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 23

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts voor 2025

Het jaar 2025 gaat de boeken in als een van de vijf zonnigste sinds 1951. Dit gaat echter ook gepaard met een aanzienlijk neerslagtekort in vergelijking met de referentieperiode 1961-1990. Over het geheel genomen was 2025 dus een zeer droog jaar. Ook de temperaturen waren in 2025 uitzonderlijk hoog. De waarden lagen 0,8 °C boven die uit de referentieperiode 1991-2020 en 2025 hoort dan ook tot de tien warmste jaren sinds het begin van de metingen in 1881 (bron: DWD).

Door de over het algemeen lage neerslaghoeveelheden bereikten de waterstanden in 2025 nooit de MHW (maatgevende hoogwaterstand) (W = 535 cm (2011/2020)). De waterstanden lagen in januari nog tussen de GW (grondwaterstand) (W = 240 cm (2011/2020)) en de MHW, maar daalden vanaf medio januari continu om begin april voor het eerst onder de verdragswaterstand van 111,058 m boven de NHN (normale hoogte nul) (HS170) te komen, wat overeenkomt met een waterstand van 104 cm boven het PNP (nulpunt van de peilschaal) bij Iffezheim. Na een korte overschrijding van de verdragswaterstand werd dit peil in de loop van april nog meerdere keren kortstondig onderschreden. Vanaf medio april werd het vastgelegde waterpeil niet meer onderschreden en schommelden de waterstanden tot het einde van het jaar relatief gelijkmatig rond de GW.

De volgende statistische gegevens zijn van belang voor het kalenderjaar 2025 met betrekking tot de peilschaal Iffezheim:

LLW_{KJ2025} = 84 cm op 3 april 2025 (laagst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

LLW_{KJ2025} = 100 cm op 11 april 2025 (kleinste daggemiddelde met betrekking tot de laagste laagwaterstand of LLW),

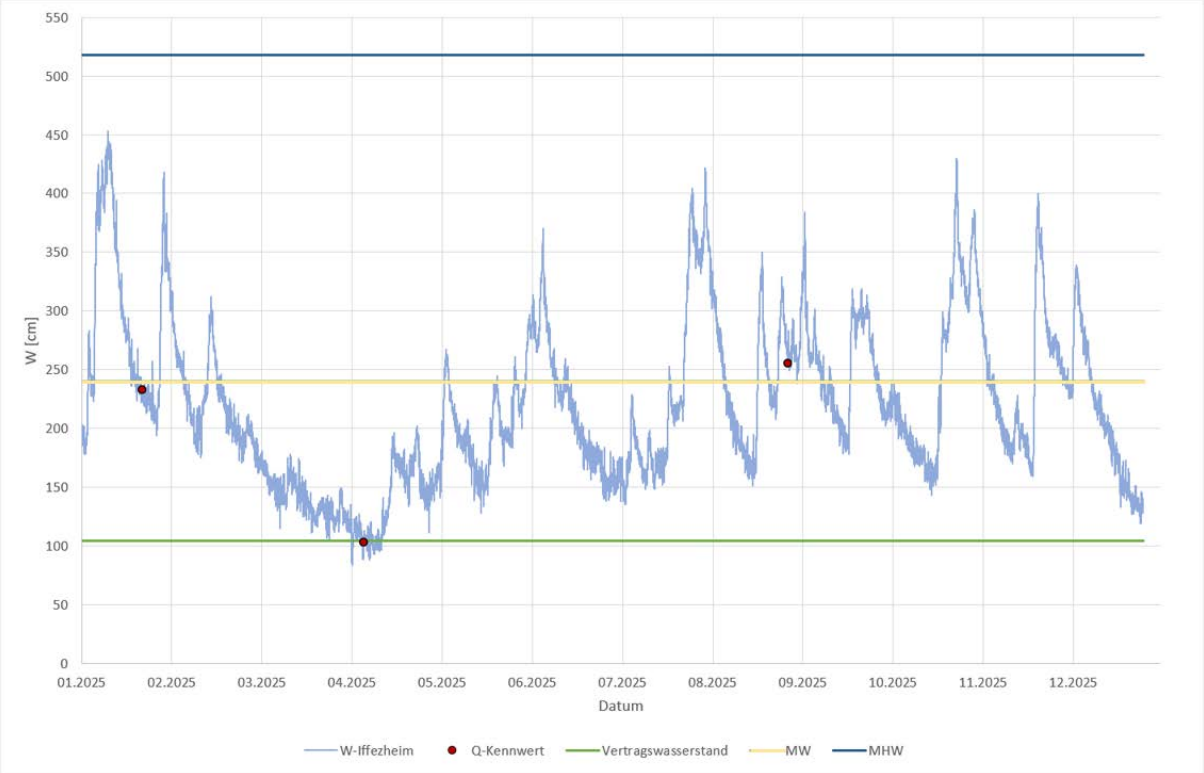
GW_{KJ2025} = 220 cm (ter vergelijking de GW in 2015/2024 (KJ): 238 cm),

HHW_{KJ2025} = 453 cm op 10 januari 2025 (hoogst gemeten momentane waterstand met betrekking tot de hoogste hoogwaterstand of HHW).

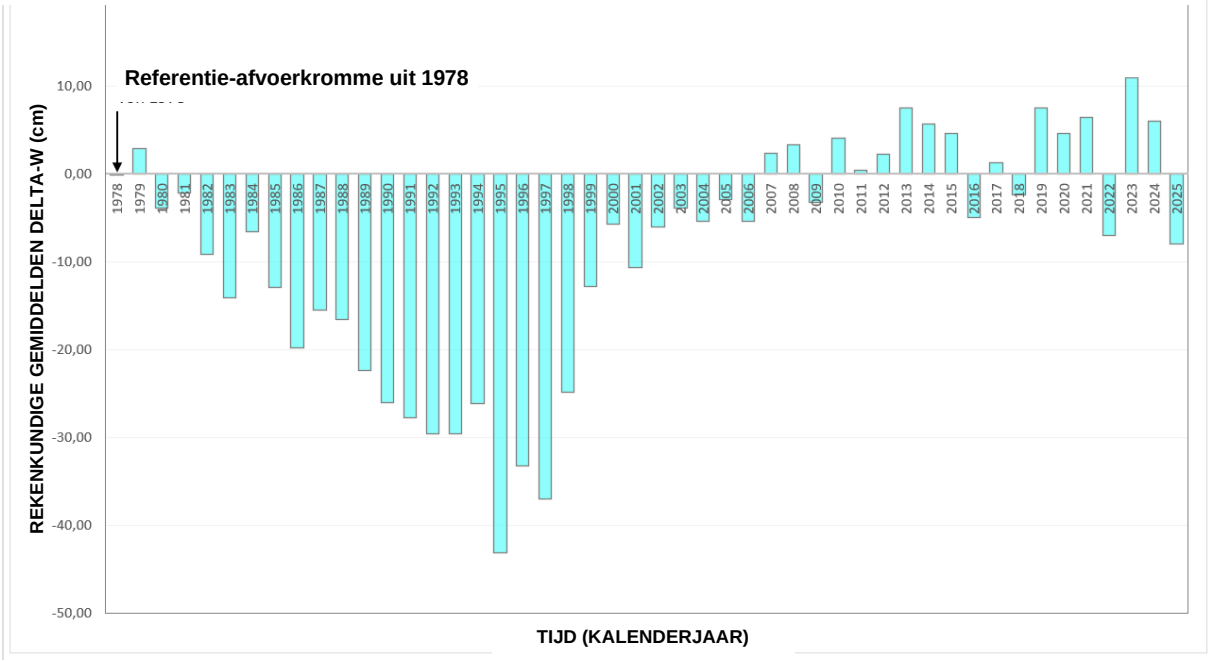
De totale afvoer bedroeg in het kalenderjaar (KJ) 2025 ongeveer 33,1 miljard m³, tegen een gemiddelde van 36,6 miljard m³ in de afgelopen 10 jaar (2016/2025).

In 2025 werden in totaal drie afvoermetingen tussen januari en september uitgevoerd. Daarbij lagen de metingen op 22 januari (Q = 1143 m³/s) en 8 april (Q = 548 m³/s) onder 1200 m³/s. De metingen op 1 september lagen exact bij 1200 m³/s.

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 2025 **-8,00 cm** bedragen.



Jaarlijkse rekenkundige gemiddelden van de delta-W-waarden (Wgem - Wber) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal Iffezheim (Rijnkilometer 336,200) uit 1978, door de jaren heen gemeten en uitsluitend opgenomen voor afvoerwaarden < MQ (MQ ~ 1.200 m³/s)



PROTOCOL 24
Renovatie van het beweegbare deel in de Papendrechtse brug over de Beneden-Merwede bij Rijnkilometer 973,75

De Centrale Commissie neemt kennis van de vaststelling, door middel van de schriftelijke procedure, van het in de bijlage gevoegde besluit tot renovatie van het beweegbare deel in de Papendrechtse brug over de Beneden-Merwede bij Rijnkilometer 973,75.

Dit besluit is gedateerd op 16 april 2026, de datum waarop de laatste instemming is ontvangen.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 24: Besluit van 16 april 2026

Renovatie van het beweegbare deel in de Papendrechtse brug over de Beneden-Merwede bij Rijnkilometer 973,75

Besluit

De Centrale Commissie

stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de renovatie van het beweegbare deel in de Papendrechtse brug over de Beneden-Merwede bij Rijnkilometer 973,75 indien de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 24

Controlelijst voor de renovatie van het beweegbare deel in de Papendrechtse brug over de Beneden-Merwede bij Rijnkilometer 973,75

1. **Soort brug:**

   De brug over de Beneden Merwede te Papendrecht, “de Papendrechtse brug”, is een brug die uit twee delen bestaat, een boogbrug en een beweegbaar gedeelte met een basculekelder.

2. **Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

   De brug verbindt Dordrecht en Papendrecht, dit zijn dan dus ook de dichtstbijzijnde plaatsen.

3. **Rijnkilometer:**

   973,75

4. **Soort bouwwerkzaamheden:**

   De scope is het vernieuwen van het beweegbare deel van de Papendrechtse brug en de bediening daarvan inclusief het renoveren van de constructie van de brugkelder en oplegpijler.

   De volgende werkzaamheden behoren tot de scope van het project:
   - Vervanging van het beweegbare deel, brugval
   - Vervanging bewegingswerk
   - Vervangen elektronische installaties
   - Vervangen van het betonnen kelderdak
   - Aanpassingen betonwerk in de basculekelder en pijler
   - Realiseren van een nieuw bediengebouw
   - Vervanging remmingwerk
   - Vervanging voegovergangen, asfalt, barriers e.d.

A. **Algemene beschrijving**

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

   245 meter

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

   Tenminste153 meter onder de vaste boogbrug (tussen de pijlers 193 meter minus 20 meter aan weerszijden pijlers als bermstrook). Dit is tussen de aanbevelingstekens D2 aan de vaste brug die de begrenzingen van de doorvaart aangeven.

7. **Aantal pijlers in het vaarwater:**

   Er is één pijler aanwezig in het vaarwater. De andere pijlers staan buiten het vaarwater.

8. **Aantal pijlers in de vaargeul**

Er is één pijler aanwezig in de vaargeul. De andere pijlers staan buiten de vaargeul.

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

Er is één doorvaart voor al het scheepvaartverkeer, voor scheepvaart hoger dan 12,90 meter is doorvaart mogelijk via het beweegbare brugdeel (basculebrug).

10. **Breedte van de brugoverspanning:**

Vaste brug: 193 meter

Beweegbare brug: 30 meter

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

Stroomopwaarts: Baanhoekbrug op een afstand van 2,5 km

Stroomafwaarts zuidelijke richting: Spoorbrug Dordrecht op een afstand van 4,2 km

Stroomafwaarts noordelijke richting: Alblasserdamsebrug (brug over de Noord) op een afstand van 6,7 km

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

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

De beweegbare burg vormt een rechte overspanning van noord naar zuid.

De vaste brug vormt een boogbrug van noord naar zuid.

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

Het laagste punt van de vaargeul door de beweegbare brug in gesloten stand is NAP +9,84 meter

Het laagste punt van de vaargeul door de vaste brug is 12,90 meter.

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

Beweegbare brug: NAP +11,5 meter

Vaste brug (boogbrug): NAP + 13,26 meter

15. **MHW (m, hoogtereferentiesysteem):**

MHW (grenspeil), peilschaal Dordrecht: NAP +2,15 meter.

16. **Doorvaarthoogte bij MHW:**

Beweegbare brug: 9,84 – 2,15 = 7,69 meter.

Vaste brug (boogbrug): 12,90 – 2,15 = 10,75 meter.

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

Tussen de aanbevelingstekens D2 BPR tenminste 153 meter onder de vaste brug.

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:**

Niet van toepassing

20. **Geplande constructievorm van het bouwwerk:**

De brug vormt een rechte overspanning van noord naar zuid.

21. **Gepland constructiemateriaal:**

Beton voor het nieuwe bediengebouw en beton voor de werkzaamheden aan de pijler en frontwanden van de kelder. De brugval wordt in staal uitgevoerd.

Overeenkomstig huidige situatie.

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

22. **Soort brugmontage (voor zover reeds bekend):**

Het gaat om het uitvaren van het bestaande brugval. Dit zal gebeuren via een vijzelmethode op een ponton.

Daarnaast gaat het om het invaren van het nieuwe val. Dit zal gebeuren via een vijzelmethode op een ponton.

23. **Periode van de uitvoering:**

De gehele renovatie zal plaatsvinden tussen 08-2026 en 08-2027.

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

De doorvaart van de vaste boogbrug blijft gedurende de bouwwerkzaamheden vrij toegankelijk en de scheepvaart zal geen of nauwelijks hinder ondervinden.

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

De doorvaart voor schepen met grotere hoogte zal gestremd zijn vanaf 22 juni 2026 – 31 augustus 2027. Dit is met de stakeholders en de minister I&W overeengekomen.

De (container)binnenvaart die gebruikmaakt van de vaste overspanning (boogbrug) ondervindt geen of nauwelijks hinder, alleen tijdens het kritische deel van de werkzaamheden bij het uit- en invaren van het brugval. Gedurende de volledige stremming van de Beneden Merwede is de omvaarroute over de Nieuwe Merwede en de Dordtsche Kil v.v. beschikbaar. Zie onderstaande afbeelding de locatie van de Papendrechtse brug omcirkeld en de rode lijn de omvaarroute.



Er zijn twee activiteiten waarbij een volledige stremming benodigd is:

1. Het uitvaren van het bestaande brugval

Geplande uitvoeringsperiode is juli/augustus 2026, de huidige geplande datum is 03-08-2026 waarbij er sprake is van een 20 uurs stremming van 03-08-2026 06:00 uur tot 04-08-2026 02:00 uur.

De 20 uur is gebaseerd op referentieprojecten. De stremming is nodig om de hoge mate van nauwkeurigheid te behalen die nodig is voor het kritische deel van het vijzelen en uitvaren van het val. Daarnaast vergt de uitvoeringsmethode een hoge mate van zekerheid op stabiliteit waarvoor passerende scheepvaart een groot risico vormt. Voor details zie opgenomen operatieschema.

De uitvoeringsmethode is afhankelijk van gunstige weersomstandigheden. Harde wind, stroming, golfslag en minimaal zichtveld zijn randvoorwaarden voor een veilige uitvoering. Daarom worden reservemomenten gepland zijnde de dagen erna. Met de huidige planningsdatum wordt dat de periode 03-08-2026 tot en met 09-08-2026.

2. Het invaren van nieuwe brugval

Geplande uitvoeringsperiode is januari/februari 2027. De precieze datum wordt in overleg met de nautisch beheerder bepaald als ook de reservemomenten. Er sprake is van een 20 uurs stremming van 06:00 uur tot 02:00 uur de volgende dag.

De 20 uur is gebaseerd op referentieprojecten. De stremming is nodig om de hoge mate van nauwkeurigheid te behalen die nodig is voor het kritische deel van het invaren en vijzelen van het val. Daarnaast vergt de uitvoeringsmethode een hoge mate van zekerheid op stabiliteit waarvoor passerende scheepvaart een groot risico vormt. Voor details zie opgenomen operatieschema.

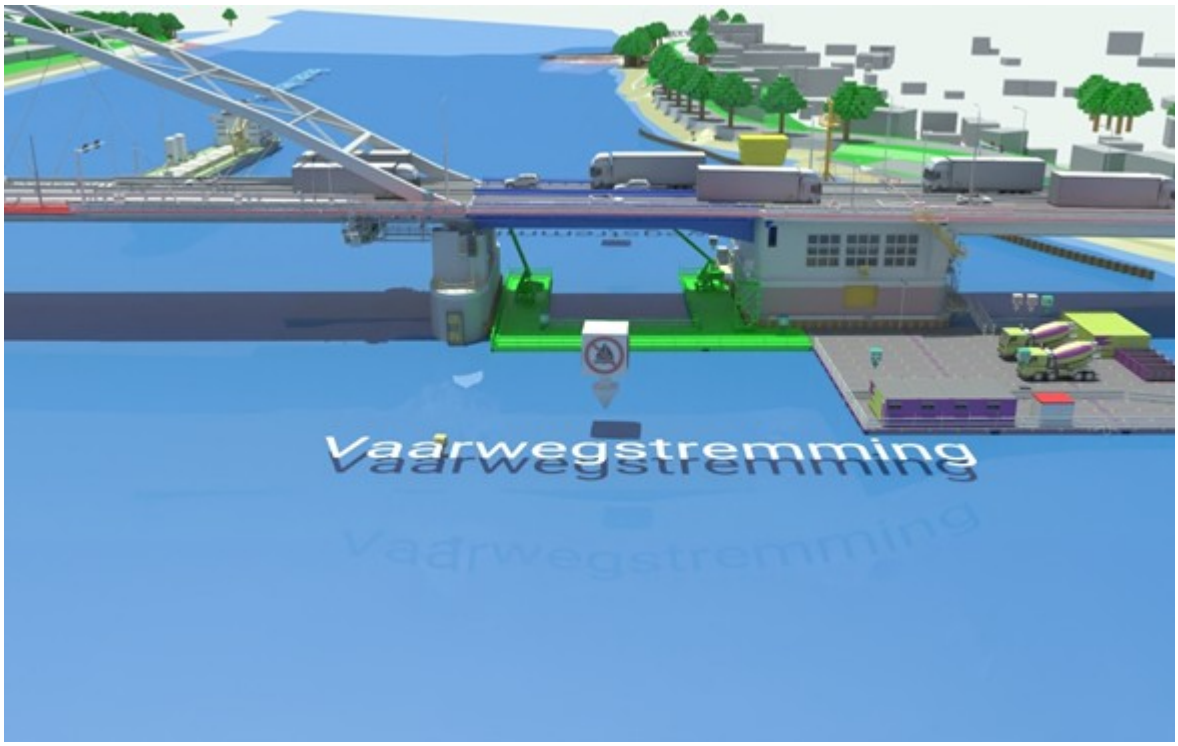
Deze uitvoeringsmethode is afhankelijk van gunstige weersomstandigheden. Harde wind, stroming, golfslag en minimaal zichtveld zijn randvoorwaarden voor een veilige uitvoering.

Activiteit	**Duur (uren)**
Ponton tegen brugval brengen middels ontballasten	2
Strandjacks strak zetten	2
Bruggewicht overnemen middels ontballasten	4
Brugval na vrijkomen van opleggingen ±7 meter opvijzelen	10
Voorbereiden verhalen ponton	1
Verhalen ponton in westelijke richting	1

Tabel 1: operatieschema uitvaren brugval

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

26. Overzichtstekeningen met het bouwwerk:

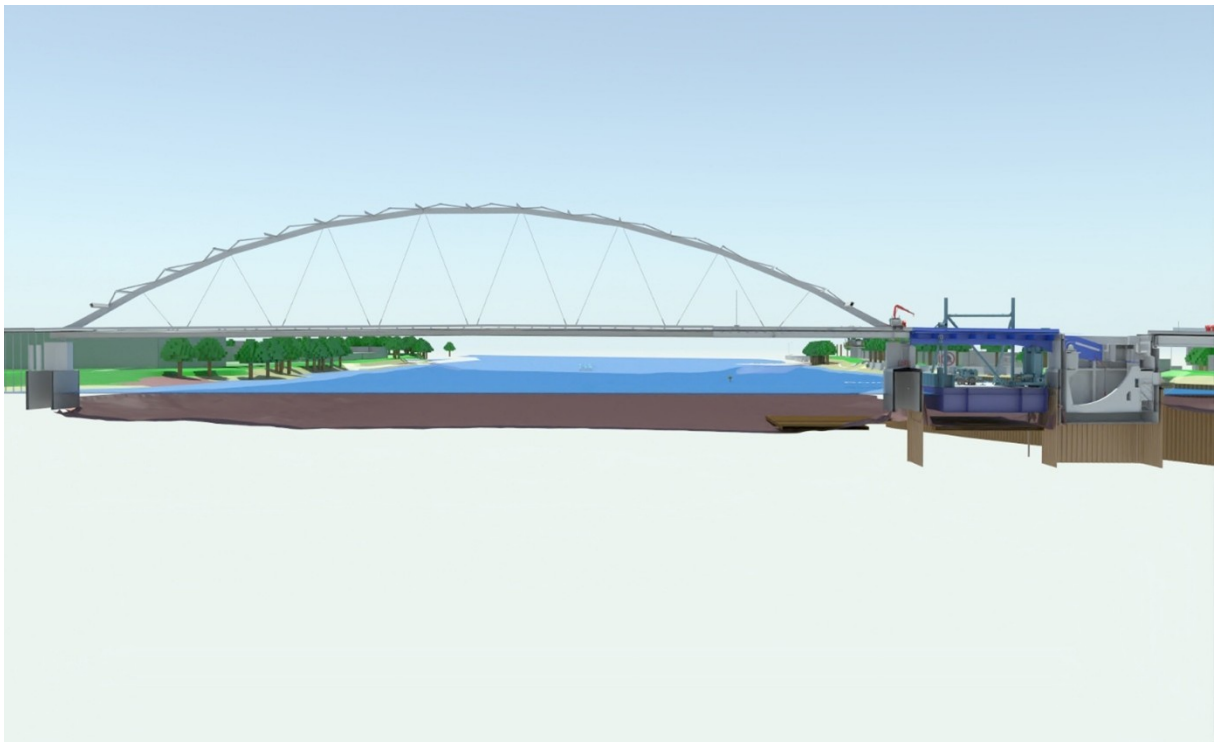


Figuur 1: de situatie tijdens de werkzaamheden aan het beweegbare deel van de Papendrechtse brug. In deze situatie is de doorvaart van het beweegbare deel van de brug gestremd.



Figuur 2: de situatie voor in uit- en invaren van het brugval waarbij de vaarweg volledig is gestremd.

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



Figuur 3: zijaanzicht met bodemprofiel. De werksituatie voor het uit- / invaren van de beweegbare brug is in deze afbeelding meegenomen.

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

PROTOCOL 25
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 25

1. Rijnvaartpolitiereglement (RPR):

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

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
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
2023-I-9[1]	Wijziging van de datum van inwerkingtreding van Besluit 2022-II-12 betreffende een definitieve wijziging van het RPR om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd	I	1.8.2023			23.10.2024	1.1.2025
2024-I-11	Definitieve wijziging van het RPR met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen (artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid)	I	1.12.2026			1.12.2026	
2024-I-12	Definitieve wijziging van het RPR – meldplicht (artikel 12.01, eerste, tweede en negende lid)	I	1.12.2026	12.8.2025		1.12.2026	
2024-II-10	Definitieve wijziging van het RPR ter wijziging van bijlage 13 met betrekking tot de aanwezigheid aan boord van de op grond van het bij het ADN gevoegde reglement vereiste scheepsbescheiden en andere documenten	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-11	Definitieve wijzigingen van het RPR met betrekking tot de bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten (artikelen 9.01, tweede en derde lid, en 10.01, vierde lid)	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-12	Definitieve wijzigingen van het RPR voor de harmonisatie van het begrip “Certificaat van Onderzoek” in het RPR	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-13	Definitieve wijziging van het RPR en verwijzing naar editie 2025/1 van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2025/1) (artikel 1.01)	I	1.1.2026	12.8.2025	3.2.2026		
2024-II-14	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP -Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026	12.8.2025	3.2.2026	1.1.2026	

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking getreden

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

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2025-I-7	Definitieve wijzigingen van het RPR ter wijziging van artikel 14.09 van het RPR - Wijziging van ligplaatsen in het riviergedeelte op de rede van Wesseling	I	1.6.2026				
2025-I-8	Wijziging van het RPR met betrekking tot het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart – methanol en accumulatoren – door definitieve wijzigingen (inhoudsopgave, artikelen 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, bijlagen 3, 7 en 13)	I	1.6.2026				
2025-II-11	Definitieve wijzigingen van het RPR ter wijziging van artikel 2.04 met betrekking tot de inzinkingsmerken en diepgangs-schalen, en de artikelen 3.08, vijfde lid, en 3.10, eerste lid, met betrekking tot de boordlichten	I	1.12.2026				
2025-II-12	Definitieve wijzigingen van het RPR met betrekking tot het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart (methanol en accumu-latoren) (artikelen 1.01, onderdeel al, 3.33, vierde lid, 6.28, elfde lid, 7.07, tweede lid, 7.08, derde lid, onderdeel c, en bijlage 3)	I	1.6.2026				

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

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

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	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
2022-I-10	Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Model voor de aanvraag van een onderzoek (bijlage A) en begripsbepalingen (artikel 1.01, lid 24)	I	1.6.2023			10.3.2024	1.2.2024	1.1.2025
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2024-II-14	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP -Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026				1.1.2026	

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking getreden

3. **Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn[1] (RSP):**

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

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	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
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-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 afgevende 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	**)
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-3	Wijziging van artikel 6.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-4	Wijziging van artikel 20.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-II-10	Wijziging van het nieuwe RSP (Artikel 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 en 20.09)	I	1.6.2024	11.3.2024		13.8.2024	7.8.2024	1.1.2025
2024-I-7	Wijzigingen voor het RSP (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en16.10)	I	1.1.2025	23.12.2025	1.7.2024	31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025

[1] De Duitse titel van dit reglement is op 8 november 2022 van Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschifffahrt gewijzigd in Rheinschiffspersonalverordnung (Besluit 2022-II-9) en de wijzigingen na deze datum hebben in de Duitse versies betrekking op het reglement onder de laatstgenoemde titel.

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking getreden

**) Niet van toepassing

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2024-I-8	Wijziging van het RSP (artikel 1.02, lid 57) - Aanpassing van het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1)	I	1.1.2025	12.8.2025			1.1.2025	1.1.2025
2024-I-9	Wijziging van het RSP inzake Bijlage 1 – Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model)	I	1.1.2025	23.12.2024		31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025
2024-II-9	Wijziging van het RSP - Wijziging van artikel 11.01, tweede lid (Patentplicht) en van bijlage 5 (Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn)	I	1.7.2025	12.8.2025		26.6.2025		
2024-II-14	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP -Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026	12.8.2025			1.1.2026	
2025-I-5	Schipperspatenten en bemanning Wijziging van het RSP (Artikel 12.05 en bijlage 2) - examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent	I	1.1.2026			3.2.2026		
2025-I-6	Wijziging van het RSP (Artikel 5.01, zesde lid) – Dienstboekje	I	1.1.2026			3.2.2026		
2025-II-10	Schipperspatenten en bemanning - Wijziging van het RSP: Wijziging van artikel 1.02, nummer 40	I	1.1.2026				1.1.2026	

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

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 1/2021 rev. 1
van 17 juni 2021
gewijzigd op 1 juni 2026

Bijlage 8 van ES-TRIN

H2 Barge 1

Het motorvrachtschip H2 BARGE 1, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02323207, mag in afwijking van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) worden toegelaten om waterstof als brandstof te gebruiken voor de voortstuwing en stroomvoorziening aan boord van het schip.

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR mag bij genoemd schip tot 1 januari 2028 worden afgeweken van bijlage 8 zoals bedoeld in artikel 30.01, tweede lid, van ES-TRIN 2019/1 (hierna ES-TRIN genoemd). Het gebruik van waterstof als brandstof wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het brandstofcelsysteem bestaat uit de brandstofcelinstallatie alsmede een brandstoftank en een brandstofleidingsysteem (hierna brandstofcelsysteem genoemd).

2. Voor het schip is een risicobeoordeling (+ HAZID Close Out Register) overeenkomstig bijlage 8 van ES-TRIN beschikbaar in de vorm van bijlage 1.

3. Op het schip wordt voldaan aan de uit de risicobeoordeling voortvloeiende aanvullende en afwijkende vereisten inzake de bouw en de uitrusting krachtens bijlage 2. Bijlage 2 bevat een analyse van de afwijkingen van de voorschriften in bijlage 8, onderdeel I.

4. Het bunkeren van waterstof wordt uitgevoerd conform de in bijlage 3 vermelde procedures.

5. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.

6. Alle bemanningsleden zijn opgeleid met betrekking tot de gevaren, het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de in bijlage 4 vermelde inhoud.

7. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.

8. Gedurende een periode van vijf jaar wordt een jaarlijks evaluatierapport opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter verdere verspreiding onder de Rijnoeverstaten en België. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
   a) systeemuitval;
   b) lekkage;
   c) bunkergegevens (waterstof);
   d) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het brandstofcelsysteem;
   e) bedrijfsgegevens.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (21) 37 rev. 1 intern worden gevonden.)

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

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

Nr.	Bouwwerk	Rijnkilo-meter	Locatie	Dekking/minimale doorvaarthoogte (m)	Opmerking
1	Kabeloverspanning 110 kV	500,968	Mainz	Aanzienlijk > 22 m	Kabeloverspanning van de Duitse spoorwegen parallel aan de spoorbrug. Geplande vervanging van de bestaande en reeds in 1957 goedgekeurde leiding. Het tracé blijft hetzelfde. Gedeeltelijke vervanging van masten op dezelfde locatie. Tijdens de bouwfase zijn tijdelijke regelingen gepland. Details over de uitvoering zijn nog niet vastgesteld. Het begin van de bouwwerkzaamheden staat nog open. De gevolgen voor de scheepvaart zijn naar verwachting minimaal.
2	Kabeloverspanning 380 kV	594,535	Wallersheim/ Niederwerth/ Urbar	Aanzienlijk > 22 m	Elektriciteitsleiding van Amprion GmbH met toestemming uit 1980. Het tracé blijft hetzelfde. Gedeeltelijke vervanging van masten op dezelfde locatie. De goedkeuringsprocedure is nog niet afgerond. Momenteel loopt de goedkeuringsprocedure. De bouwwerkzaamheden moeten in Q1 2026 beginnen. De gevolgen voor de scheepvaart zijn naar verwachting minimaal.
3	Duiker	696,446	Köln Niehl	> 15 m	Twee Rijnduikers van de stadsontwateringsbedrijven van Keulen, DN3200 en DN2000, naar de zuiveringsinstallatie Stammheim; al goedgekeurd, uitvoering sinds 2025. Naar verwachting zonder gevolgen voor de scheepvaart.
4	Duiker	834,0	Obermörmter	3,50 m	Leidingduiker, Amprion A-Noord, uitvoering sinds 2025. Naar verwachting zonder gevolgen voor de scheepvaart.

6. **Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**
(Besluit 2023-II-10)

Lijsten en overzichten voor de implementatie van het RSP
Deel I: Geldende lijsten

1. Lijst van de erkende artsen die een medische verklaring kunnen afgeven

BE	Een lijst met erkende artsen is beschikbaar op de website van de Vlaamse overheid. Informatie over erkende artsen in het Waalse Gewest vindt u op de website van de Waalse overheid.
CH	1. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tel.: +41 (0)61 821 82 60
	2. Ambulatorium Wiesendamm Wiesendamm 22 4057 Basel Tel.: +41 (0)61 631 25 25
	3. Healthspot GmbH Dr. Thomas Suter Hochbergerstrasse 70 4057 Basel Tel.: +41 (0)61 511 92 82
DE	Een lijst van erkende artsen vindt u op de volgende pagina: https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html
FR	1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg Tel.: +33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe Guerault 14, place d'Armes 21170 Saint-Jean-De-Losne Tel.: +33 (0)3 80 29 07 14
NL	Een lijst van erkende artsen vindt u op de volgende pagina: https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tel.: +31 (0)88 489 00 00

(…)

4. Lijst van de opleidingsprogramma's die zijn goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten

4.1 Lijst van beroepsopleidingen en organisatoren van erkende opleidingsprogramma's voor het managementniveau

1	2	3	4	5	6
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring	Kwalificatie die is verkregen door het met goed gevolg afgesloten opleidingsprogramma
BE-1	Batelier/batelière	Certificat de qualification de 6ème année de l'enseignement secondaire orientation d'études batelier/batelière	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 21 Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be	2022	Schipper met inbegrip van de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar, de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard en het kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart
BE-2	Schipper		Antwerp Maritime Academy Noordkasteel Oost 6, 2030 Antwerpen Tel.: +32 (0)3 205 6460 Mail: training@hzs.be https://www.amacademy.be/nl/module/matroos-binnenvaart	2024	Schipper Binnenvaart met inbegrip van de specifieke vergunning voor het waren op binnenwateren van maritieme aard
DE-1	Berufsausbildung zum Binnenschifffahrtskapitän und zur Binnenschifffahrtskapitänin	Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 47198 Duisburg Tel.: +49 (0)2066 2189-10 Mail: info@schiffer-bk.eu	2022	Schipper
DE-2	Berufsausbildung zum Binnenschifffahrtskapitän und zur Binnenschifffahrtskapitänin	Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz	Berufsbildende Schulen "Otto Allendorff" Magdeburger Straße 302 39218 Schönebeck (Elbe) Tel.: +49 (0)3471 684-622010 Mail: sekretariat-bbs-sbk@kreis-slk.de	2022	Schipper
NL-1	Schipper binnenvaart	Diploma Schipper binnenvaart	Scheepvaart en transport college (STC-group) Lloydstraat 300 3024 EA Rotterdam Tel.: +31 (0)1 044 860 00 Mail: mbobinnenvaart@stc-r.nl	2019	Schipper met inbegrip van de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard en varen met behulp van radar

1	2	3	4	5	6
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring	Kwalificatie die is verkregen door het met goed gevolg afgesloten opleidingsprogramma
NL-2	Schipper binnenvaart	Diploma Schipper binnenvaart	Maritiem & Logistiek college de Ruijter (Scalda) Boulevard Bankert 130 4382 AC Vlissingen Tel.: +31 (0)1 185 587 00 Mail: college-deruyter@scalda.nl	2019	Schipper met inbegrip van de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard en varen met behulp van radar
NL-3	Schipper binnenvaart	Diploma Schipper binnenvaart	Nova College Scheepvaart - Maritieme Academie Harlingen Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tel.: +31 (0)5 174 123 00 Mail: informatie@maritiemeacademie.nl	2019	Schipper met inbegrip van de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard en varen met behulp van radar
NL-4	Schipper binnenvaart	Diploma Schipper binnenvaart	Frida Lange Riet 2 8321 XA Urk Tel.: +31 (0)52 763 49 00 Mail: info@rocfriesepoort.nl	2019	Schipper met inbegrip van de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard
NL-5	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	STC Next Soerweg 31 3088 GR Rotterdam Tel.: +31 (0)90 006 20 Mail: info@stcnext.com	2023	Schipper
NL-6	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	Stichting Nova Kanaalstraat 7 1975 BA IJmuiden Tel.: +31 (0)23 530 29 00 Mail: info@novacollege.nl	2023	Schipper
NL-7	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	Stichting Nova Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tel.: +31 (0)23 530 29 00 Mail: info@novacollege.nl	2023	Schipper
NL-8	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	Edumar Vaaropleidingen BV Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum Tel.: +31 (0)6 54 278 606 Mail: info@grootvaarbewijs.nl	2023	Schipper

1	2	3	4	5	6
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring	Kwalificatie die is verkregen door het met goed gevolg afgesloten opleidingsprogramma
NL-9	Praktijkexamen schipper	CBR verklaring Schipper	Firda Lange Riet 2 8321 XA Urk Tel.: +31 (0)527 634 900 Mail: info@rocfriesepoort.nl	2023	Schipper
CH-1	Qualifikation zum Führen eines Schiffes auf europäischen Binnenwasserstrassen	Kapitän/in EFZ	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 47198 Duisburg Tel.: +49 (0)2066 2189-10 Mail: info@schiffer-bk.eu	2023	Befähigungszeugnis für die Binnenschifffahrt Schiffsführer/in

4.2 Lijst van beroepsopleidingen en organisatoren van erkende opleidingsprogramma's voor het operationeel niveau

1	2	3	4	5	6
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring	Kwalificatie die is verkregen door het met goed gevolg afgesloten opleidingsprogramma
BE-1	Matelot(e)	Attestation de compétence professionnelle du 2ème degré professionnel orientation matelot/matelote	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 HUY Tel.: +32 (0)4 279 37 21 Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be	2022	Matroos
BE-2	Matelot en navigation fluviale		IPEPS (Institut provincial d'Enseignement de Promotion Sociale) de Huy-Waremme Tel.: +32 (0)4 279 37 37 Mail: pshuy.info@provincedeliege.be	2023	Matroos
BE-3	Binnenvaarttechnieken	Getuigschrift 2e graad TSO	GO ! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Gloriantlaan 75, 2050 Antwerpen Tel.: +32 3 570 97 30 Mail: secretariaat@descheepvaartschool.be	2022	Matroos
BE-4	Binnenvaart en Beperkte Kustvaart (duaal)	Getuigschrift 3e graad BSO	GO ! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Gloriantlaan 75, 2050 Antwerpen Tel.: +32 3 570 97 30 Mail: secretariaat@descheepvaartschool.be	2022	Matroos
BE-5	Matroos binnenvaart	Diploma Matroos Binnenvaart	Antwerp Maritime Academy Noordkasteel Oost 6, 2030 Antwerpen Tel.: +32 (0)3 205 6460 Mail: training@hzs.be https://www.amacademy.be/nl/module/matroos-binnenvaart	2024	Matroos Binnenvaart
BE-6	Matroos binnenscheepvaart	Certificaat van de opleiding Matroos Binnenscheepvaart	CVO Antwerpen Destelvinklaan 22, 2660 Hoboken Tel.: +32 (0)3 376 1200 Mail: matroos@cvoantwerpen.be https://www.cvoantwerpen.be/opleiding/matroos/	2024	Matroos binnenvaart

1	2	3	4	5	6
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring	Kwalificatie die is verkregen door het met goed gevolg afgesloten opleidingsprogramma
DE-1	Berufsausbildung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin	Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 47198 Duisburg Tel.: +49 2066 2189-10 Mail: info@schiffer-bk.eu	2022	Volmatroos (bij ten minste 270 dagen vaartijd als onderdeel van het opleidingsprogramma); aanvullend deskundige voor de passagiersvaart (wanneer de passagiersvaart wordt gekozen als specialisatie)
DE-2	Berufsausbildung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin	Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz	Berufsbildende Schulen "Otto Allendorff" Magdeburger Straße 302 39218 Schönebeck (Elbe) Tel.: +49 3471 684-622010 Mail: sekretariat-bbs-sbk@kreis-slk.de	2022	Volmatroos (bij ten minste 270 dagen vaartijd als onderdeel van het opleidingsprogramma); aanvullend deskundige voor de passagiersvaart (wanneer de passagiersvaart wordt gekozen als specialisatie)
FR-1	Baccalauréat de timonier	Baccalauréat de timonier	Lycée général technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 6200 Montélimar Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	2022	Stuurman
FR-2	Baccalauréat de timonier	Baccalauréat de timonier	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18 Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	2022	Stuurman
FR-3	Baccalauréat de timonier	Baccalauréat de timonier	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18 Mail: cfani@free.fr	2022	Stuurman
FR-4	Matelot	Certificat de qualification de matelot	Lycée général technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	2022	Matroos
FR-5	Matelot	Certificat de qualification de matelot	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18 Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	2022	Matroos

1	2	3	4	5	6
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring	Kwalificatie die is verkregen door het met goed gevolg afgesloten opleidingsprogramma
FR-6	Matelot	Certificat de qualification de matelot	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18 Mail: cfani@free.fr	2022	Matroos
FR-7	Maître-matelot	Certificat de qualification de maître-matelot	Lycée général technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	2023	Volmatroos
FR-8	Maître-matelot	Certificat de qualification de maître-matelot	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18 Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	2023	Volmatroos
FR-9	Maître-matelot	Certificat de qualification de maître-matelot	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18 Mail: cfani@free.fr	2023	Volmatroos
NL-1	Matroos binnenvaart	Matroos binnenvaart	Scheepvaart en transport college (STC-group) Lloydstraat 300 3024 EA Rotterdam Tel.: +31 (0)10 448 60 00 Mail: mbobinnenvaart@stc-r.nl	2019	Matroos
NL-2	Matroos binnenvaart	Matroos binnenvaart	Maritiem & Logistiek college de Ruijter (Scalda) Boulevard Bankert 130 4382 AC Vlissingen Tel.: +31 (0)11 855 87 00 Mail: college-deruyter@scalda.nl	2019	Matroos

1	2	3	4	5	6
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring	Kwalificatie die is verkregen door het met goed gevolg afgesloten opleidingsprogramma
NL-3	Matroos binnenvaart	Diploma Matroos binnenvaart	Nova College Scheepvaart - Maritieme Academie Harlingen Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tel.: +31 (0)5 174 123 00 Mail: informatie@maritiemeacademie.nl	2019	Matroos
NL-4	Matroos binnenvaart	Diploma Matroos binnenvaart	Frida Lange Riet 2 8321 XA Urk Tel.: +31 (0)5 276 349 00 Mail: info@rocfriesepoort.nl	2019	Matroos
NL-5	VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden	Diploma Matroos binnenvaart	Scheepvaart en transport college (STC-group) Lloydstraat 300 3024 EA Rotterdam Tel.: +31 (0)10 4486 000 Mail: mbobinnenvaart@stc-r.nl	2017	Matroos
NL-6	VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden	Diploma Matroos binnenvaart	Maritiem College - IJmuiden Locatie IJmuiden Kanaalstraat 7 1975 BA IJmuiden Tel.: +31 (0)2 353 029 00	2017	Matroos
NL-7	VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden	Diploma Matroos binnenvaart	Nova College Scheepvaart - Maritieme Academie Harlingen Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tel.: +31 (0)51 741 2300 Mail: informatie@maritiemeacademie.nl	2017	Matroos

1	2	3	4	5	6
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring	Kwalificatie die is verkregen door het met goed gevolg afgesloten opleidingsprogramma
NL-8	Praktijkexamen Matroos	CBR verklaring Matroos	STC Next Soerweg 31 3088 GR Rotterdam Tel.: +31 (0)90 006 20 Mail: info@stcnext.com	2015	Matroos
NL-9	Praktijkexamen Matroos	CBR verklaring Matroos	Stichting Nova Kanaalstraat 7 1975 BA IJmuiden Tel.: +31 (0)23 530 29 00 Mail: info@novacollege.nl	2015	Matroos
NL-10	Praktijkexamen Matroos	CBR verklaring Matroos	Stichting Nova Almenumerweg 1 8861 KM Harlingen Tel.: +31 (0)23 530 29 00 Mail: info@novacollege.nl	2015	Matroos
NL-11	Praktijkexamen Matroos	CBR verklaring Matroos	Edumar Vaaropleidingen BV Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum Tel.: +31 (0)6 54 278 606 Mail: info@grootvaarbewijs.nl	2015	Matroos
CH-1	Matrosin/Matrose	Nautische/r Fachfrau/-mann EFZ	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 47198 Duisburg Tel.: +49 (0)2066 2189-10 Mail: info@schiffer-bk.eu	2023	Matrosin/Matrose

(…)

4.4 Lijst van de erkende basisopleidingen veiligheid

Afgezien van de onderstaande certificaten, zijn ook de certificaten van de STCW erkend.

1	2	3	4	5
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring
BE-1	Homme de pont	Homme de pont	IPEFA – Huy-Waremme Quai de Compiègne, 4 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 37 Mail: pshuy.info@provincedeliege.be	2023
BE-2	De volgende link geeft toegang tot een lijst van de basisopleidingen veiligheid die door het Vlaams Gewest zijn erkend: https://www.vlaanderen.be/binnenvaart			
DE-1	De volgende link geeft toegang tot een lijst van de basisopleidingen veiligheid die door Duitsland zijn erkend: https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Besatzung/Sicherheitsausbildung/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html Het model van het bewijs van deelname kan hier worden gevonden: https://www.gesetze-im-internet.de/binschpersv/BJNR498210021BJNE016800000.html Belangrijke opmerking: er zijn talrijke andere erkende aanbieders. Deze wensen de basisopleidingen veiligheid echter voor te behouden aan het eigen personeel. De desbetreffende aanbieders worden om deze reden niet gepubliceerd.			
FR-1	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13 Mail: contact@institutfluvia.fr	2023
FR-2	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	SARL Surlesflots.com Enseigne FLOTS-FORMATION 9, rue André Ampère 33240 Lugon-et-l'Île-du-Carnay Tel.: +33 (0)6 77 91 52 45 Mail: flots-formations@orange.fr	2023
FR-3	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	Bateau école Nerib 4, place Bir-Hakeim 69003 Lyon Tel.: +33 (0)6 69 15 18 18 Mail: jerome.donnio@bateau-ecole-nerib.com	2023

1	2	3	4	5
Staat – nr.	Aanduiding van het opleidingsprogramma	Aanduiding van het diploma	Naam en contact van het opleidingsinstituut	Jaar van inwerkingtreding van de goedkeuring
FR-4	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	SAS Océan formation Péniche « Le Mans » face au - 21, Quai de Versailles 44000 Nantes Tel.: +33 (0)2 40 12 08 80 Mail: nantes@ocean-formation.fr of A puissance 2 43, Galerie Rouget de Lisle 94600 Choisy-le-Roi Tel.: +33 (0)1 48 84 16 80 Mail: bateau.ecole@apuissance2.fr	2023
FR-5	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	5 quai du cdt l'Herminier 44510 Le Pouliguen Tel.: +33 (0)2 40 62 29 19 Mail: lepouliguen@ocean-formation.fr	2023
FR-6	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	Lycée général technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	2022
FR-7	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18 Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	2022
FR-8	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-sur-Mauldre Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18 Mail: cfani@free.fr	2023
FR-9	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	ERGO CONSEIL ET AMENAGEMENT 40, Chemin du Gigot 38340 Voreppe	2023
FR-10	Formation de base en matière de sécurité	Homme de pont	ACFI - ACTION FORMATION INCENDIE 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux	2024
NL-1	De volgende link geeft toegang tot een lijst van de basisopleidingen veiligheid die door Nederland zijn erkend: https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/vaardocumenten-vergunningen-en-diplomas/certificaat-basisopleiding-veiligheid-deksman.htm			

(…)

7. Lijst van de bevoegde autoriteiten voor het administratief examen

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigation@spw.wallonie.be	- Matroos - Schipper - Deskundigen voor de passagiersvaart - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)1 124 40 83	- Matroos - Schipper - Deskundigen voor de passagiersvaart - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	- Rijnpatent (Kwalificatiecertificaat schipper) - Specifieke vergunning stadstraject Bazel - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Overheidspatent - Sportpatent
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	- Rijnpatent - Overheidspatent - Sportpatent - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg Mercatorstr. 22-24 47051 Duisburg Tel.: +49 (0)203 2821-0 Mail: ihk@niederrhein.ihk.de	- Matroos
	Industrie- und Handelskammer Magdeburg Hauptgeschäftsstelle Alter Markt 8 39104 Magdeburg Tel.: +49 (0)391 5693-0 Mail: kammer@magdeburg.ihk.de	- Matroos

Staat / Etat / Staat	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	- Matroos - Schipper - Deskundigen LNG - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's - Sportpatent
FR	Direction Départementale des territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises – Unité Sécurité Fluviale 299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2 27/29, rue Leblanc 75015 PARIS	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises 14, rue du Maréchal Juin – BP 61003 67070 Strasbourg Cedex	- Rijnpatent - Sportpatent - Matroos - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar - Specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico's
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transport et Risques – Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, boulevard Gaston Serpette – BP 53606 44036 Nantes	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité navigation fluviale 165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise – Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative – Bâtiment A 2, boulevard Armand Duportal – BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	- Sportpatent - Matroos - Schipper - Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar

(…)

9. Bevoegde instituten voor de organisatie van het examen voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar

Staat – nr.	Naam en contact van het instituut	Praktijkexamen aan een toegelaten simulator (ja/nee)	Praktijkexamen aan boord van een vaartuig (ja/nee)
DE-1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	Ja	Nee
BE-1	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 21 Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be	Nee	Ja
BE-2	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Antwerpen	?	Ja
BE-3	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Antwerpen	?	Ja
FR-1	Lycée général technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	Nee	Ja
FR-2	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18 Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr.	Nee	Ja
FR-3	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18 Mail: cfani@free.fr	Nee	Ja
FR-4	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13 Mail: contact@institutfluvia.fr	Nee	Ja
FR-5	GRETA ARDECHE DROME Lycée polyvalent Algoud Laffemas 37-39, rue Barthélémy-de-Laffemas 26901 Valence Cedex 9 Tel.: +33 (0)4 75 82 37 90 Mail: contact.gad@greta-0726.fr	Nee	Ja
NL-1	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Ja	Nee
CH-1	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Ja	Ja

XI. Begroting en beheer

PROTOCOL 26
Goedkeuring van de jaarrekeningen 2025 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie

gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2025 van de CCR,

gezien het verslag van het accountantskantoor FIBA over de rekeningen voor 2025,

keurt deze rekeningen goed en verleent kwijting aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 27
Vaststelling van het nieuwe personeelsreglement van het secretariaat Bijlage 3 bij het Intern Reglement

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de prioriteiten van het Zwitserse voorzitterschap met betrekking tot de modernisering van het secretariaat van de CCR,

erop wijzend dat de modernisering van het secretariaat past in een aanpak die berust op de leidende principes van flexibiliteit, vereenvoudiging, verduidelijking en behoud van verworven rechten,

overwegende dat het personeelsreglement van het secretariaat bijlage 3 bij het Intern Reglement vormt,

eraan herinnerend dat het Intern Reglement bij Besluit 2004-II-4 is vastgesteld,

stelt het nieuwe personeelsreglement van het secretariaat vast, dat de nieuwe bijlage 3 bij het Intern Reglement vormt,

geeft het Comité voor de Begroting opdracht om, met ondersteuning van het Administratief Subcomité, het personeelsreglement in 2029 te evalueren,

bepaalt dat dit reglement zo nodig wordt geactualiseerd, met name om rekening te houden met de resultaten van de in 2029 geplande evaluatie, alsmede met ontwikkelingen in het reglementaire kader en best practices op het gebied van governance en human resource management,

stelt de datum van inwerkingtreding van dit reglement vast op 1 januari 2027,

draagt de secretaris-generaal op een voorstel voor een beleidsplan op te stellen overeenkomstig artikel 31, vierde lid, van het Intern Reglement en dit tijdens de plenaire najaarszitting van 2026 ter goedkeuring voor te leggen.

Bijlage
(separaat)

PROTOCOL 28
Goedkeuring van de wijziging van het functieoverzicht 2026 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie,

keurt de wijziging van het functieoverzicht 2026 goed, waarmee het aantal fte's binnen het secretariaat wordt vastgesteld op 34,8 volgens de in de bijlage aangegeven verdeling.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 28

Functieoverzicht

Functie	**Rang volgens functieoverzicht**	**Begroting fte's 2026**	**Wijziging begroting fte's 2026**
SG/Plv.SG/HI	A4-A7	3	3
Beleidsmedewerkers	A1-A3	10	11
Assistenten	B1-B4	8,8	8,8
Projectmedewerkers	B3-B5	8	8
Vertalers	L1-L3	3,5	4
Fte's		**33,3**	**34,8**

PROTOCOL 29
Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2025

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2025 goed.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 29

1. SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2025

VOORZITTERSCHAP EN PLAATSVERVANGEND VOORZITTERSCHAP

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



Dhr. PORTMANN, ambassadeur, adjunct-directeur van de Directie internationaal recht van het Federaal Ministerie van Buitenlandse Zaken, hoofd van de Zwitserse delegatie, is sinds 30 januari 2025 **plaatsvervangend voorzitter** van de CCR.



DELEGATIES

Dhr. PORTMANN, ambassadeur, adjunct-directeur van de Directie internationaal recht van het Federaal Ministerie van Buitenlandse Zaken, is met ingang van 30 januari 2025 benoemd tot Commissaris van Zwitserland en hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR; hij vervangt dhr. SEGER, die met pensioen is gegaan.

Dhr. GRÜNIG, beleidsadviseur Binnenvaart binnen het Federaal Departement milieu, vervoer, energie en communicatie (DETEC), Federaal Vervoersbureau (OTF), Afdeling Veiligheid / Sectie Scheepvaart, is met ingang van 20 oktober benoemd tot plaatsvervangend Commissaris van Zwitserland bij de CCR; hij vervangt dhr. KÖRSCHGEN, die in 2024 zijn functie als commissaris heeft neergelegd.

Mw. CHRISTEN, juriste bij het Zeevaartbureau binnen het Federaal Ministerie van Buitenlandse Zaken van Zwitserland en voormalig plaatsvervangend Commissaris bij de CCR, is met ingang van 20 oktober benoemd tot Commissaris van Zwitserland.

De samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van 2025 was bijgevolg de volgende:

DUITSLAND

Commissarissen:	mw.	KOHLHAAS	
	dhr.	GREWE	
	dhr.	JAEGERS	
	mw.	SCHÄFER	
Plaatsvervangende Commissarissen:	dhr.	LINDEMANN	
	dhr.	GERHARDT	

BELGIË

Commissarissen:	mw.	RENAUX	
	dhr.	VAN DEN BORRE	
	dhr.	VUYLSTEKE	
	dhr.	JANSSENS DE BISTHOVEN	
Plaatsvervangende Commissarissen:	dhr.	DE SPIEGELEER	
	dhr.	TURF	

FRANKRIJK

Commissarissen:	dhr.	COLAS	
	mw.	BOULDOUYRÉ	
	dhr.	LEANDRI	
	dhr.	QUIQUANDON	
Plaatsvervangende Commissarissen:	mw.	KRAJKA	
	dhr.	JANVIER	

NEDERLAND

Commissarissen:	dhr.	VAN KRUININGEN	***Voorzitter***
	mw.	NOLAND	
	dhr.	TEN BROEKE	
	dhr.	KASTEEL	
Plaatsvervangende Commissarissen:	mw.	BEZUIJEN	
	mw.	VAN DER SMAN	

ZWITSERLAND

Commissarissen:	dhr.	PORTMANN	***Plaatsvervangend voorzitter***
	mw.	ETTER	
	mw.	CHRISTEN	
	dhr.	RÖTHLINGSHÖFER	
Plaatsvervangende Commissarissen:	dhr.	GRÜNIG	
	dhr.	STALDER	

Op dezelfde datum werd het secretariaat geleid door:

Secretaris-generaal:	mw.	LUIJTEN
Plaatsvervangend secretaris-generaal:	dhr.	RUSCHE
Hoofdingenieur:	dhr.	WISSELMANN

2. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

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

a) Plenaire vergaderingen

GEWONE PLENAIRE VOORJAARSVERGADERING

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

Intergouvernementele organisaties:

- namens de Europese Commissie: dhr. VAN HONACKER
- namens de Donaucommissie: dhr. ALEXANDER
- namens de Moezelcommissie: mw. BRÜCKNER

Waarnemersstaten:

- namens Luxemburg: dhr. NILLES (online)
- namens Polen: mw. NIEMIEC-BUTRYN (online)
- namens Tsjechië: dhr. DABROWSKI

REGULIERE PLENAIRE NAJAARSVERGADERING

De Centrale Commissie heeft op 4 december in het Palais du Rhin in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. VAN KRUININGEN de reguliere plenaire najaarsvergadering gehouden, waarbij de volgende organisaties vertegenwoordigd waren:

Intergouvernementele organisaties:

- namens de Europese Commissie: dhr. ELEMENLER
- namens de Donaucommissie: dhr. SEITZ
- namens de Moezelcommissie: mw. BRÜCKNER

Waarnemersstaten:

- namens Luxemburg: dhr. NILLES (online)
- namens Roemenië: dhr. NEAGU
- namens Tsjechië: dhr. DABROWSKI

b) Comités en werkgroepen van de CCR

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

COMITÉS

Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van dhr. VAN KRUININGEN, op 4 juni en 3 december in Straatsburg;

Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER, op 16 april en onder voorzitterschap van mw. CHRISTEN op 13 oktober in Straatsburg;

Er is een werkgroep “herziening van het Personeelsreglement” ingesteld, die onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER bijeengekomen is op 27 februari, 16 maart en 16 en 24 april en onder voorzitterschap van dhr. URWYLER op 29 en 30 september en op 4 en 5 november;

Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. VAN KRUININGEN, op 19 maart, 4 juni, 1 oktober en 3 december in Straatsburg;

Economisch Comité, onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRÉ, op 18 maart, 3 juni en 2 december in Straatsburg;

Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. BELLENGER, op 19 maart en onder voorzitterschap van mw. CHRISTEN, op 1 oktober in Straatsburg;

Comité Politiereglement, onder voorzitterschap van mw. ETTER, op 8 april en 14 oktober in Straatsburg;

Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. TURF, op 9 april en 15 oktober in Straatsburg;

Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE, op 20 maart en 2 oktober in Straatsburg;

Comité Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE, op 8 april en 14 oktober in Straatsburg;

Klein Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van dhr. TURF, op 9 april, 1 juli en 15 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Infrastructuur en milieu, het Economisch Comité en het Comité Binnenvaartrecht, alsook een hoorzitting over de routekaart voor het terugdringen van emissies, onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRÉ, op 10 april en 16 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politiereglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen, het Comité Infrastructuur en milieu, het Klein Scheepvaartcomité en het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR, op 3 juni en 2 december in Straatsburg;

WERKGROEPEN

Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van dhr. RIETBERG (Nederlandse delegatie), van 25 tot en met 27 februari en onder voorzitterschap van mw. ALEWIJN (Nederlandse delegatie) van 26 tot en met 28 augustus in Straatsburg;

Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. BLAKEWAY (Franse delegatie), op 18 februari, 16 september en 11 december in Straatsburg;

Werkgroep RIS – cybersecurity (RIS/G – cyber), onder voorzitterschap van dhr. HENON (Franse delegatie), op 17 februari en 15 september in Straatsburg;

Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van mw. VAN DIJK-VOLKER (Nederlandse delegatie), op 6 maart, 26 juni en 25 september in Straatsburg en op 20 november in Boedapest;

Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER, op 7 februari, 12 september en 7 november in Straatsburg;

Werkgroep Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. GREWE, op 17 en 18 maart en op 3 en 4 september in Straatsburg.

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

Veiligheidscomité van het ADN (gemeenschappelijke deskundigenvergadering over het bij het ADN gevoegde reglement), onder voorzitterschap van dhr. BELDMANN, van 27 tot en met 31 januari en van 25 tot en met 29 augustus in Genève (Zwitserland);

Administratief Comité van het ADN, onder voorzitterschap van dhr. BELDMANN, op 31 januari en 29 augustus in Genève (Zwitserland);

Informele werkgroep “Opleiding van de deskundigen” (ADN), onder voorzitterschap van dhr. BÖLKER, van 18 tot en met 20 maart in Straatsburg;

Informele werkgroep “Laad- en losinstructies” op 1 en 2 april en op 16 en 17 september in Utrecht;

Informele werkgroep “Stoffen” (ADN), onder voorzitterschap van dhr. DELAERE, op 6 en 7 oktober in Brussel.

2.2 Vergaderingen en evenementen van CESNI

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

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

Het comité heeft tweemaal vergaderd, onder voorzitterschap van dhr. BILIC-PRICIC (Kroatische delegatie), op 10 april in Straatsburg en op 28 oktober in Den Haag.

Activiteiten op het gebied van de technische voorschriften voor schepen

CESNI heeft een toelichting aangenomen waarin beschreven wordt wat er nieuw is in de **ES-TRIN 2025/1** (de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen). Ter herinnering is erop gewezen dat de ES-TRIN 2025/1 van kracht is geworden op 1 januari 2026. De wijzigingen in de ES-TRIN 2025/1 betreffen – onder andere – de voorschriften voor elektrische aandrijfsystemen, het gebruik van methanol als brandstof en de in hoogte verstelbare stuurhuizen. De toelichting is in eerste lijn bestemd voor de Commissies van Deskundigen die verantwoordelijk zijn voor de scheepsinspecties, maar kunnen ook nuttig zijn voor scheepswerven, ondernemingen die scheepsuitrustingen leveren en scheepseigenaren.

Verder is er in CESNI gewerkt aan een standaard voor de meting en berekening van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Het doel is om te komen tot een erkende, betrouwbare en reproduceerbare methode voor de meting en berekening van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. In 2026 zal er nog een deel toegevoegd kunnen worden voor broeikasgassen en kunnen er emissieklassen worden vastgelegd.

CESNI is tevens begonnen met de voorbereiding van de ES-TRIN 2027/1, die in 2026 goedgekeurd zou moeten worden. De wijzigingen hebben met name betrekking op de voorschriften voor het gebruik van waterstof als alternatieve energiebron en op de trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN). Bovendien komen alle overgangsbepalingen die gelden voor schepen die al in bedrijf zijn, in één enkele tabel te staan. Ook de criteria om in aanmerking te komen voor toepassing van de overgangsbepalingen zijn aangepast: er zal alleen rekening worden gehouden met de technische staat van een vaartuig tijdens het onderzoek, waarbij er geen onderscheid wordt gemaakt tussen een vaartuig met een ononderbroken geldig certificaat en een vaartuig waarvan het certificaat niet ononderbroken geldig is geweest.

Tot slot heeft CESNI op 23 september 2025 een workshop georganiseerd in Straatsburg over het nieuwe model van het binnenschipcertificaat.

Activiteiten op het gebied van de beroepskwalificaties

Tijdens de vergadering op 10 april is er een brochure aangenomen voor een veilig gebruik van de trackcontroleassistent (TGAIN) in de binnenvaart. De trackcontroleassistent is een systeem voor de automatische besturing van een schip langs een vooraf bepaalde track. Een trackcontroleassistent heeft tot doel de schipper bij te staan en zijn taken voor het besturen van het schip te vereenvoudigen.

De brochure is opgesteld door CESNI in samenwerking met **EDINNA** en bevat belangrijke informatie voor een veilig gebruik van de TGAIN. Dit informatiedocument is in eerste instantie bestemd voor opleidingsinstituten en fabrikanten.

De brochure bevat een overzicht met zes punten waarin heel concreet wordt uitgelegd welke vaardigheden iemand moet hebben bij het gebruik van een TGAIN. CESNI is van plan om de competentiestandaarden voor het leidinggevend niveau aan te passen om de vaardigheden die samenhangen met het gebruik van de TGAIN daarin op te nemen.

Verder heeft CESNI **richtsnoeren** aangenomen voor artsen, waarin meer uitleg wordt geboden over de manier waarop het medisch certificaat met betrekking tot de controle van de medische geschiktheid moet worden ingevuld.

In 2025 heeft CESNI zich met name geconcentreerd op de ontwikkeling van de standaarden die in de toekomst nodig zullen zijn voor de elektronische tools, en op de toekomstige bemanningsvoorschriften. Bovendien zijn er werkzaamheden verricht voor de totstandbrenging van een Europese databank met vragen voor het theorie-examen schipper. Deze gemeenschappelijke databank heeft als doel gelijke competentieniveaus te garanderen voor alle schippers die op de Europese waterwegen varen. De lidstaten kunnen nu al op nationaal niveau een checklist gebruiken voor het opstellen en selecteren van multiplechoicevragen. Tot slot heeft CESNI zich ook gebogen over de competenties die nodig zijn om te kunnen varen met schepen die waterstof als brandstof gebruiken, waar richtsnoeren voor werden voorbereid.

Activiteiten op het gebied van de informatietechnologie

CESNI heeft een overzicht aangenomen van de verschillen tussen de edities 2023/1 en 2025/1 van de **ES-RIS**, de Europese Standaard voor de rivierinformatiediensten. Ter herinnering wordt erop gewezen dat voorzien is dat deze ES-RIS 2025/1 van kracht wordt op 1 januari 2026.

Met dit overzicht kan men snel zien wat de belangrijkste wijzigingen zijn, hetgeen de tenuitvoerlegging van de standaard vergemakkelijkt. Het overzicht bestaat uit vijf delen met een beschrijving van de wijzigingen:

- de specificaties voor het visualiseringssysteem voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten en informatie voor de binnenvaart (Inland ECDIS);
- de specificaties voor de tracking en tracingsystemen van binnenvaartschepen (VTT);
- de specificaties voor de berichten aan de scheepvaart (NtS);
- de specificaties voor het elektronisch melden in de binnenvaart (ERI); en
- naast een aantal redactionele correcties is de structuur van de ES-RIS aangepast door het opnemen van een algemeen, overkoepelend gedeelte.

CESNI heeft ook een nieuwe editie goedgekeurd van de richtsnoeren voor de inbouw van Inland AIS-apparaten, die bedoeld zijn voor erkende deskundige bedrijven. Deze update was nodig vanwege nieuwe eisen in de ES-TRIN 2025/1. De richtsnoeren zijn eind 2025 op de website van CESNI geplaatst. Daarnaast is er verder gewerkt aan de volgende editie van de Europese Standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS). Deze zal onder meer nieuwe voorschriften bevatten voor de weergave van TGAIN-informatie op Inland ECDIS-apparaten. De ES-RIS 2027/1 zal in april 2026 opnieuw door CESNI worden besproken.

Symposium naar aanleiding van 10 jaar CESNI

In de marge van de vergadering van CESNI die op 28 oktober in Den Haag gehouden werd, heeft op 29 oktober in het Wereldmuseum in Rotterdam het symposium “Navigating the future of IWT” plaatsgevonden. Het evenement werd georganiseerd om samen met diverse belangrijke Europese binnenvaartstakeholders het tienjarig bestaan van CESNI te vieren.

De voorzitter van CESNI, Ivan Bilić-Prcić, sprak het slotwoord en gaf daarin een samenvatting van de belangrijkste mijlpalen van CESNI van de afgelopen jaren: de ontwikkeling van geharmoniseerde standaarden die de veiligheid en doeltreffendheid van de binnenvaart verhogen, het slaan van een “brug” tussen regelgevers, bedrijfsleven en deskundigen, en het tot stand brengen van een solide samenwerking die de binnenvaart in Europa sterker maakt, milieuvriendelijker en concurrentiëler. CESNI staat klaar om de uitdagingen van de toekomst aan te gaan en kan dit doen dankzij een stevige basis, vertrouwen en samenwerking tussen alle leden en waarnemers.

WERKGROEPEN VAN CESNI

De werkgroepen zijn als volgt bijeengekomen:

Werkgroep voor technische voorschriften (CESNI/PT) is vier keer bijeengekomen: onder voorzitterschap van mw. VAN DIJK-VOLKER, op 4 en 5 maart, 24 en 25 juni, en 24 september in Straatsburg en op 18 en 19 november in Boedapest;

Tijdelijke Werkgroep voor technische voorschriften voor alternatieve brandstoffen aan boord van binnenschepen (CESNI/PT/FC), onder voorzitterschap van dhr. SEGIETH, op 15 mei in Le Havre en op 14 november online;

Tijdelijke Werkgroep voor overgangsbepalingen bij de technische voorschriften voor binnenschepen (CESNI/PT/DT), onder voorzitterschap van dhr. DELAERE (Belgische delegatie), online op 20 januari en 8 september;

Tijdelijke Werkgroep voor het nieuwe model van het binnenschipcertificaat (CESNI/PT/MOD), onder voorzitterschap van mw. VAN DIJK-VOLKER (Nederlandse delegatie), online op 1 april;

Werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP), onder voorzitterschap van dhr. VAN DEN BOSSCHE (Belgische delegatie), op 6 februari, 22 mei, 11 september en 6 november in Straatsburg;

Tijdelijke Werkgroep voor kwaliteitsmanagement (CESNI/QP/QM), onder voorzitterschap van dhr. VAN DEN BOSSCHE (Belgische delegatie), online op 3 februari, 19 mei, 8 september en 3 november;

Tijdelijke Werkgroep voor bemanningsvoorschriften (CESNI/QP/CREW), onder voorzitterschap van mw. KLIEST (Nederlandse delegatie), op 5 februari, 21 mei, 10 september en 5 november in Straatsburg;

Werkgroep voor informatietechnologieën (CESNI/TI), onder voorzitterschap van dhr. OUDENES (Nederlandse delegatie), op 19 en 20 februari en op 17 en 18 september in Straatsburg;

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

- Werkgroep voor Electronic Reporting International (CESNI/TI/ERI), onder voorzitterschap van dhr. OUDENES, op 17 juni in Esztergom (Hongarije) en op 10 december in Straatsburg;
- Werkgroep voor Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation (CESNI/TI/Inland ECDIS), onder voorzitterschap van dhr. MORLION op 19 juni in Esztergom en onder voorzitterschap van dhr. OUDENES op 8 december in Straatsburg;
- Werkgroep voor Notices to Skippers (CESNI/TI/NtS), onder voorzitterschap van dhr. PLASIL, op 17 juni in Esztergom en op 10 december in Straatsburg;
- Werkgroep voor Vessel tracking en tracing (CESNI/TI/VTT), onder voorzitterschap van dhr. BOBER, op 20 juni in Esztergom en op 9 december in Straatsburg.

2.3 Juridische werkzaamheden

2.3.1 Verzoek om interpretatie van de Overeenkomst van 1952

De CCR heeft een interpretatieverzoek (klacht) ontvangen met betrekking tot de Overeenkomst van 1952 betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt – beter bekend als het Gasolieprotocol 1952 – en de Herziene Rijnvaartakte. De Overeenkomst van 1952, geïnterpreteerd in het licht van de Herziene Rijnvaartakte, heeft tot doel een gelijke behandeling van vervoerders in de binnenvaart te waarborgen door douanerechten, belastingen en elke andere wetgevende maatregel die de scheepvaart in een bepaalde Rijnoeverstaat kan bevoordelen te verbieden. De overeenkomst voorziet bovendien in volledige belastingvrijstelling voor gasolie. De ingediende klacht heeft met name betrekking op een maatregel die in Nederland is getroffen om Nederlandse bunkerbedrijven toe te staan hernieuwbare brandstof tegen gunstige prijzen te verhandelen. Aangezien gasolie in 1952 de enige beschikbare brandstof voor vervoerders in de binnenvaart was, is door de CCR een evolutieve interpretatie gevolgd waarbij het in de Overeenkomst van 1952 vastgelegde verbod op nationale maatregelen die de brandstofprijzen beïnvloeden, zowel voor gasolie als voor hernieuwbare brandstoffen geldt.

De CCR is echter van oordeel dat de door de Nederlandse overheid getroffen maatregel niet in strijd is met de Overeenkomst van 1952 en de Herziene Rijnvaartakte, omdat deze zich richten op vervoerders in de binnenvaart en niet op bunkerbedrijven. Bovendien wordt het concurrentievermogen van de binnenvaart in de andere Rijnoeverstaten hierdoor niet aangetast: vervoerders in de binnenvaart kunnen immers vrij kiezen welke brandstof zij bunkeren (gasolie of alternatieve brandstof) en waar zij dat doen. In het belang van milieubescherming dienen stimulerende maatregelen die de ontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen bevorderen te worden ondersteund.

2.4 Regelgevende werkzaamheden

2.4.1 Wijziging van het RPR met betrekking tot het reglementair kader voor alternatieve energiebronnen

De CCR zet zich in voor het terugdringen van de emissies en het bevorderen van de innovatie. In het kader van deze werkzaamheden is het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aangepast.

Het doel is om een modern reglementair kader tot stand te brengen, een kader dat handvatten biedt voor een veilig gebruik van alternatieve energiebronnen – om te beginnen methanol en accumulatoren.

Voor deze belangrijke wijzigingen van het RPR is men uitgegaan van de ervaring die op de Rijn is opgedaan met een aantal innovatieve proefprojecten, die mogelijk zijn gemaakt door ontheffingen op grond van door de CCR toegelaten uitzonderingen.

De wijzigingen hebben met name betrekking op de volgende aspecten:

- de kentekening van de schepen;
- het bunkeren of het vervangen van een verwisselbare tank;
- het passeren van sluizen;
- het stilliggen van schepen;
- bewaking en toezicht;
- de veiligheid van de schepen met de aanwezigheid aan boord van iemand die over de nodige competenties beschikt.

2.4.2 Wijziging van het RPR op het gebied van de verkeersregels met betrekking tot de TGAIN

Het RPR werd gewijzigd met betrekking tot de trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN).

De wijziging van het RPR heeft tot doel het gebruik van de TGAIN te regelen, mede naar aanleiding van twee zware ongevallen die zich hebben voorgedaan aan de sluis van Iffezheim (Rijn) en de sluis van Müden (Moezel). Dankzij deze wijziging gelden nu minimale vereisten die met name het veilig passeren van sluizen moeten garanderen, in afwachting van de definitieve vereisten die naar verwachting op 1 januari 2028 van kracht zullen worden.

Dit tijdelijke voorschrift is een internationaal gecoördineerde maatregel die van kracht zal zijn van 1 juni 2026 tot en met 31 december 2027.

2.4.3 Andere wijzigingen van het RPR

Het RPR werd aangepast om rekening te houden met de nieuwe indeling van de ligplaatsen bij Wesseling en Köln-Godorf.

Zoals de indeling nu is, zullen schepen met twee blauwe kegels nog steeds de mogelijkheid houden om ligplaats te nemen op de rede van Wesseling.

De dukdalven kunnen gebruikt worden door de andere schepen zonder dat de schepen in elkaars vaarwater komen. Deze wijzigingen van het RPR zullen van kracht worden op 1 juni 2026.

Het RPR is ook gewijzigd met betrekking tot de voorschriften voor de optische tekens en met name de boordlichten van schepen. Voor bepaalde schepen moeten de boordlichten altijd op het achterschip worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het schip ’s nachts duidelijk zichtbaar is. De aangenomen wijziging heeft tot doel rekening te houden met de specifieke kenmerken van duw- en sleepboten met een lengte van niet meer dan 35 meter. Deze schepen worden vrijgesteld van de verplichting om de boordlichten op het achterschip te voeren, vanwege technische moeilijkheden bij het aanbrengen van de lichten.

De wijziging wordt op 1 december 2026 van kracht.

2.4.4 Wijziging van het RSP met betrekking tot de arbeidsmobiliteit van bemanningsleden

Tijdens de plenaire najaarszitting van 2025 heeft de CCR een wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) aangenomen om de erkenning mogelijk te maken van kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die door derde landen zijn afgegeven en door de Europese Commissie (EC) als geldig zijn erkend.

Dankzij deze proactieve maatregel kunnen door de EC als geldig erkende documenten van derde landen automatisch door de CCR worden erkend, en aldus coherente rechtskaders worden gewaarborgd. Daarmee wordt ook de arbeidsmobiliteit bevorderd van werknemers die op de Rijn willen werken.

De wijziging is op 1 januari 2026 van kracht geworden.

2.4.5 Wijziging van het RSP met betrekking tot het dienstboekje en het sportpatent

Tijdens de plenaire voorjaarszitting van 2025 zijn er verschillende wijzigingen aangenomen met betrekking tot het RSP.

- Een eerste wijziging betreft het dienstboekje. Als de regeling van kracht wordt, kunnen stuurmannen ervan afzien om hun vaartijd aan te laten tekenen in hun dienstboekje. Dit levert een lastenverlichting op als zij niet van plan zijn om een extra kwalificatie te verkrijgen. De stuurman moet dit dan in zijn dienstboekje vermelden.
- Een tweede aanpassing van het RSP vormt een aanvulling op de vrijstellingen en verlichtingen voor de patentexamens. De bevoegde autoriteit kan een kandidaat die een sportpatent wil verkrijgen, vrijstellen van het afleggen van het praktijkexamen als hij al een dienovereenkomstig nationaal patent heeft.

Deze wijzigingen van het RSP zijn op 1 januari 2026 van kracht geworden.

2.5 Werkzaamheden in verband met de River Information Services

2.5.1 Wijziging van het RPR met betrekking tot de uitbreiding van de elektronische meldplicht

Op 1 december 2026 zal de elektronische meldplicht opnieuw worden uitgebreid. De meldplicht zal nu ook gaan gelden voor schepen met een lengte van meer dan 86 m die beschikken over één of meer laadruim(en) voor het vervoer van goederen. De verplichting tot elektronisch melden zal ook gaan gelden voor schepen die voor hun voortstuwing (of hulpvoortstuwing) een andere energiebron gebruiken dan gasolie of vloeibaar aardgas (LNG) (te weten methanol, gasvormig waterstof of accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh). Voor dagtochtschepen kunnen de bevoegde autoriteiten een ontheffing op deze plicht tot elektronisch melden toestaan. De CCR wil nu al de aandacht van het bedrijfsleven vestigen op deze uitbreiding van de elektronische meldplicht. Alle schepen waar het hier om gaat, moeten voor 30 november 2026 de nodige maatregelen treffen zodat de meldingen elektronisch verzonden kunnen worden. Het bedrijfsleven is aangeraden om zo snel mogelijk een software te kiezen voor het op elektronische wijze verzenden van de meldingen en de nodige formaliteiten te regelen overeenkomstig de aanwijzingen van de softwareontwikkelaar, zoals bijvoorbeeld het aanmaken van een account bij de Nederlandse autoriteit (RWS). Dit om te voorkomen dat vlak voor de termijn te veel aanvragen in één keer tot opstoppingen gaan leiden.

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

In de routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart (2021) worden de transitietrajecten voor de vloot geschetst en een aantal mogelijke financiële, reglementaire en vrijwillige maatregelen vastgesteld.

De CCR heeft tijdens de plenaire voorjaarszitting in juni 2025 een verslag aangenomen over de stand van de werkzaamheden voor de tenuitvoerbrenging van de routekaart en de noodzaak om de routekaart te actualiseren. De CCR is blij met de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van de routekaart, maar is zich ervan bewust dat er diverse maatregelen zijn waar nog geen werk van gemaakt kon worden.

Na een hoorzitting op 16 oktober 2025 waarbij de door de CCR erkende organisaties werden geraadpleegd, heeft de CCR in december 2025 een begin gemaakt met de herziening van de studie die betrekking heeft op de “economische en technische evaluatie van de vergroeningstechnologieën die bijdragen aan de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart”. Indien de benodigde middelen beschikbaar komen, zal met dit onderzoeksproject de basis worden gelegd voor een herziening van de routekaart tegen 2030.

2.7 Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

De CCR heeft tijdens de plenaire voorjaarszitting in 2025 verschillende (bouw-)projecten in verband met de Rijn goedgekeurd:

- de plaatsing van een betonnen kokerduiker door middel van de microtunneltechniek onder de Rijn ten behoeve van een grensoverschrijdend stadsverwarmingsnet tussen Kehl en Straatsburg;
- de aanleg van een nieuwe verkeersbrug en de vervanging van de bestaande brug over de Lek bij Hagestein;
- onderhoudswerkzaamheden aan het sluis- en stuwcomplex Amerongen op de Nederrijn;
- modernisering van de industriële automatisering aan de sluis- en stuwcomplexen van Driel, Amerongen en Hagestein op de Nederrijn;
- een document met betrekking tot de evolutie van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim voor het jaar 2024.

De CCR heeft eveneens een besluit aangenomen op 28 april 2025 door middel van een schriftelijke procedure met betrekking tot de aanleg van een tweede verkeersbrug over de Rijn tussen Wörth en Karlsruhe.

Daarnaast is op 17 oktober 2025 door middel van een schriftelijke procedure een besluit aangenomen over de plaatsing van een dukdalf voor het afmeren van middelgrote en grote schepen, stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim.

Bovendien heeft de CCR, tijdens de plenaire najaarszitting van 2025, toestemming verleend voor het stremmen van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Oberrhein om onderhoudswerkzaamheden uit te voeren.

Er zijn ook een aantal maatregelen door de CCR goedgekeurd die bijdragen aan de verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn: een sedimentaanvulling bij Iffezheim, in de Mittelrhein en Niederrhein; een bodemstabilisatie stroomafwaarts van Iffezheim en bij Bockum-Krefeld; alsmede baggerwerkzaamheden in de Oberrhein en Mittelrhein (Mainz-Weisenau).

2.8 Geautomatiseerd varen en besturing op afstand

Om de ontwikkeling van op afstand bestuurde schepen te bevorderen en praktijkervaring op te doen, heeft de CCR tijdens de plenaire najaarszitting voor de volgende zes proefprojecten aanbevelingen aangenomen:

- het motorvrachtschip ERNST KRAMER;
- het duwstel PRIVILEGE;
- het motortankschip VOLHARDING 1;
- het motortankschip VOLHARDING 3;
- het motortankschip VOLHARDING 17;
- het motorvrachtschip BLUE MARLIN.

De nationale autoriteiten kunnen op basis van de aanbevelingen van de CCR voor de zes proefprojecten ontheffingen verlenen om af te wijken van de CCR-reglementen. In het kader van deze proefprojecten mag het schip of duwstel op bepaalde momenten en op specifieke gedeelten van de Rijn op afstand worden bestuurd door een operator in een afstandsbesturingscentrale (ABC). Hoewel de dienstdoende minimumbemanning zich nog aan boord zal bevinden, moet voor de proefprojecten toch ontheffing worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR). Omdat het om een testfase gaat, blijft de schipper aan boord de enige verantwoordelijke en kan hij op elk gewenst moment ingrijpen. De extra sensoren op het schip of duwstel, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC en de aanwezigheid van de minimumbemanning aan boord moeten een veiligheidsniveau waarborgen dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. In de aanbevelingen is vastgelegd dat er regelmatig evaluatierapporten moeten worden ingediend bij de CCR, zodat lering kan worden getrokken uit de opgedane ervaringen en input kan worden geleverd voor de verdere werkzaamheden. Deze aanbevelingen laten concreet zien hoe de CCR innovatie wil stimuleren en de ontwikkeling van geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen wil bevorderen.

2.9 Werkzaamheden op economisch gebied

2.9.1 Market insight – april 2025

De CCR heeft in april 2025 haar marktoverzicht gepubliceerd, dat hoofdzakelijk het eerste semester van 2024 betrof.

2.9.2 Jaarrapport 2025

De CCR heeft in november 2025 haar jaarrapport over de marktobservatie van de Europese binnenvaart 2025 gepubliceerd, dat ook deze keer weer tot stand is gekomen in het kader van de nauwe en jarenlange samenwerking met de Europese Commissie.

De publicatie van het jaarrapport over de marktobservatie van de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de succesvolle samenwerking op Europees niveau, waar alle spelers en stakeholders in de Europese binnenvaartsector bij betrokken zijn, met inbegrip van de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het binnenvaartbedrijfsleven. Het voorwoord van mw. Kopczyńska, directeur-generaal van DG MOVE (Europese Commissie), en dat van de secretaris-generaal van de CCR, mw. Luijten, benadrukten nogmaals de uitdrukkelijk Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarrapport gaat uitgebreid in op de marktsituatie en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart in 2024.

2.9.3 Thematisch verslag

Het secretariaat van de CCR heeft in september 2025 de laatste hand gelegd aan een nieuw thematisch rapport over de binnenvaartscheepsbouw. Het rapport, dat begin 2026 werd gepubliceerd, onderzoekt de huidige situatie, uitdagingen, kansen en vooruitzichten van de scheepbouwwerven voor de binnenvaart in Europa.

2.9.4 Economische situatie van de binnenvaart in Europa

De CCR heeft twee besluiten over de economische situatie in de Europese binnenvaart aangenomen op 5 juni en 4 december: het eerste had betrekking op het jaar 2024 en het tweede betrof het eerste semester van 2025 en bevatte ook prognoses voor het tweede semester.

2.10 Andere belangrijke werkzaamheden van de CCR in 2025

2.10.1 Toekenning van de status van waarnemersstaat aan de Republiek Moldavië

De CCR heeft tijdens de plenaire najaarszitting de Republiek Moldavië de waarnemersstatus toegekend. De Republiek Moldavië is lid van de Donaucommissie en is officieel kandidaat-lidstaat voor toetreding tot de Europese Unie. Bovendien heeft Moldavië sinds 2023 de status van waarnemer bij CESNI. De CCR kijkt uit naar de deelname van Moldavië aan de werkzaamheden. Met dit besluit is de Republiek Moldavië de twaalfde staat met de status van waarnemer bij de CCR.

2.10.2 Samenwerking met de European Association of Developers of Inland Nautical Software (EADINS)

De CCR heeft in 2025 de status van erkende organisatie toegekend aan de European Association of Developers of Inland Nautical Software (EADINS).

EADINS werd opgericht in 2019 en vertegenwoordigt de meeste ondernemingen die zich bezighouden met het ontwikkelen van software die aan boord wordt gebruikt in het kader van de River Information Services (RIS). Deze ondernemingen zijn ook actief op andere gebieden die samenhangen met de automatisering in de binnenvaart, bijvoorbeeld voor trackcontroleassistenten (TGAIN) en software voor containermanagementsystemen. De CCR nodigt EADINS uit om met name deel te nemen aan de werkzaamheden van de CCR op het gebied van de digitalisering en automatisering (en dan vooral als het gaat om regelgeving rond het gebruik van de RIS en de TGAIN).

2.11 Internationale organisaties

De Centrale Commissie werd door haar secretariaat vertegenwoordigd bij:

- de Europese Commissie (vergaderingen van de NAIADES-deskundigengroepen die vraagstukken behandelen die samenhangen met de binnenvaart);
- verschillende werkgroepen en deskundigengroepen tijdens de behandeling van vraagstukken die samenhangen met de binnenvaart;
- de Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn (ICBR);
- de Internationale Commisse voor de hydrologie van het Rijnbekken (International Commission for the Hydrology of the Rhine basin – CHR)
- de Moezelcommissie (MC);
- de Donaucommissie (DC).

2.12 Inter-institutionele betrekkingen

a) Europese Commissie (EC)

De nauwe samenwerking met de Europese Commissie stoelt op de eerste plaats op de administratieve overeenkomst tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie uit 2003 en op de tweede plaats op het administratieve arrangement tussen DG MOVE en het secretariaat van de CCR van 2013. De twee instellingen hebben ook in 2025 hun samenwerking verder versterkt.

De halfjaarlijkse coördinatievergaderingen tussen het secretariaat en DG MOVE hebben online plaatsgevonden op 27 mei en 25 november.

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

b) Moezelcommissie (MC)

In het kader van het nieuwe samenwerkingsarrangement dat op 8 december 2022 tussen de twee organisaties is gesloten, heeft op 6 november online een gemeenschappelijke vergadering tussen het secretariaat van de Moezelcommissie en het secretariaat van de CCR plaatsgevonden.

Het secretariaat van de CCR was ook vertegenwoordigd op de plenaire voorjaarsvergadering van de Moezelcommissie op 22 mei in Senningen (Luxemburg) en op de plenaire najaarsvergadering op 27 november in Metz.

c) Donaucommissie (DC)

Het secretariaat van de CCR heeft online deelgenomen aan de plenaire voorjaars- en najaarsvergadering van de Donaucommissie, respectievelijk op 12 juni en 17 december.

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

Het secretariaat van de CCR heeft deelgenomen aan de viering voor het 75-jarige bestaan van de Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn in Düsseldorf. De ICBR werd op 11 juli 1950 opgericht in Bazel om het probleem van de vervuiling van het Rijnwater voor het eerst op internationaal niveau aan te pakken.

e) Internationale Commissie voor de hydrologie van het Rijnbekken (CHR)

Het secretariaat van de CCR heeft deelgenomen aan de vergadering van de Internationale Commissie voor de hydrologie van het Rijnbekken op 15 en 16 april (online) en op 18 oktober in Colmar.

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

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

g) COMITÉ RAINWAT

Het secretariaat van de CCR heeft online deelgenomen aan de vergadering van het Comité RAINWAT die op 13 maart plaatsvond in Wenen.

2.13 Non-gouvernementele organisaties

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

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

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

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

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP), het hoogste orgaan van het Verdrag dat met name verantwoordelijk is voor de controle op de toepassing van de bepalingen van het CDNI, is in 2025 onder voorzitterschap van dhr. KOLTSIDAS (Zwitserse delegatie) tweemaal bijeengekomen:

- voorjaarszitting op 3 juli in Straatsburg, en
- najaarszitting op 16 december in Straatsburg.

Onder voorzitterschap van dhr. KOLTSIDAS vond op 2 juli een hoorzitting met de erkende organisaties plaats in Straatsburg.

De Werkgroep CDNI/G is op 23 en 24 april en op 8 en 9 oktober bijeengekomen in Straatsburg onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRÉ (Franse delegatie).

Het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC), dat bevoegd is voor de uitvoering van Deel A van het Verdrag (inname en verwijdering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval), heeft op 20 mei en 27 november vergaderd in Straatsburg onder voorzitterschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal, dhr. RUSCHE.

4. ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR RIJNVARENDEN

De 88e en 89e zittingen van het Administratief Centrum vonden plaats onder voorzitterschap van dhr. KIELWEIN (Duitse delegatie) op 16 mei en 28 november in Straatsburg.

5. KAMER VAN BEROEP

Vanaf 1 januari 2025 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de volgende leden:

RECHTERS

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

PLAATSVERVANGENDE RECHTERS

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

GRIFFIER

Mw. BRAAT, juriste van de CCR

RECHTSZITTINGEN

De Kamer van Beroep heeft geen zitting gehouden in 2025.

XII. Overkoepelende vraagstukken en diversen

PROTOCOL 30
Energietransitie naar een emissievrije binnenvaartsector

Geen besluit.

XIII. Diverse mededelingen en punten ter informatie

PROTOCOL 31
Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten

Geen besluit.

PROTOCOL 32
Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

Geen besluit.

PROTOCOL 33
Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 4 december 2025

Besluit

Het verslag van de plenaire zitting van 4 december 2025 is goedgekeurd.

PROTOCOL 34
Persbericht

Besluit

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

PROTOCOL 35
Datum van de volgende plenaire vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 3 december 2026 in Straatsburg.

***