

## Reactie op het rapport K en V vanuit het bedrijfsleven

**In aanvulling op het verslag van het OVW van de bijeenkomst 10 oktober 2011, waarin het binnenvaartbedrijfsleven een reactie heeft gegeven op het onderzoek en beleidsadvies van K plus V in opdracht van en aan het Ministerie van Infrastructuur & Milieu, hierbij een beknopte schriftelijke reactie namen het binnenvaartbedrijfsleven:**

- De belangrijkste bevinding is het vaak ontbreken van nut en noodzaak van de regelgeving. De verschillen tussen het ROSR en de Richtlijn 2006/87/EG zijn vanuit het veiligheidsperspectief slecht verdedigbaar.
- Hoeveelheid vervoerde tonnen door schepen in CEMT-klasse 1 en 2 wordt niet herkend en is o.i. onjuist.
- De genoemde consequenties beperken zich tot de impact op de Nederlandse vervoersmarkt en in het bijzonder voor het Nederlandse binnenvaartvervoer. Behalve dat het genoemde percentage mogelijk onjuist is, wordt ook op geen enkele wijze duidelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor de 'BV Nederland', de benutting van de haarvaten in de toekomst en het milieu. Overigens zal het verdwijnen van kleine schepen ook impact hebben op Franse, Duitse en Belgische haarvaten en voor Nederlandse bedrijven die voorzien worden van lading door kleine schepen. (voorbeeld Meneba in Rotterdam)
- Er wordt verwezen naar trends v.w.b. de schaalvergroting en de verwachte afname van de hoeveelheid kleine schepen in eerdere verrichte onderzoeken. Het is de vraag of deze nog actueel en juist zijn. Zie ook het onderzoek van toekomst Flexfleet.
- Er wordt verwezen naar te verwachten trends in bedrijfsverplaatsing, t.g.v. verminderde bediening van bepaalde haarvaten. In de huidige praktijk blijkt er geen sprake te zijn van bedrijfsverplaatsingen, slechts bedrijfssluitingen. Soortgelijke bedrijven komen niet terug aan grotere binnenwateren. Er is dus sprake van een (ongewenste) modal shift.
- In de waterbouw is er geen sprake van bedrijfsverplaatsing. Het vervoer van waterbouw- zand en grind is afhankelijk van de locatie van een waterbouwwerk. In deze bedrijfstak zal, zoals het rapport ook aangeeft de beperkte bediening door kleine schepen van kleine haarvaten problemen opleveren. Het rapport stelt als oplossing het ontstaan van een nichemarkt, bediend door nieuwe schepen. Ten onrechte worden de grote gevolgen van die ontwikkeling voor de vrachtprijs, en de daarbij behorende modal shift naar het wegvervoer niet meegenomen.
- Verwarring van verschillende feiten, namelijk die van het bereiken van de pensioenleeftijd van binnenvaartondernemers en het wel of niet meer in de vaart hebben van de schepen van deze ondernemers ten gevolge hiervan. Door te stellen dat de schepen verdwijnen door de vergrijzing (wat niet zo behoeft te zijn!), wordt de consequentie van het aflopen van overgangsbepalingen in het ROSR voor deze schepen onterecht verzwakt.
- Er zijn vraagtekens bij de financiële data, bijvoorbeeld de opbrengsten van een spits zijn onjuist.
- Het verwijzen naar de tussen de sector en het Ministerie op 5 maart 2009 gemaakte afspraken ontbreekt.
- De consequenties van het aflopen van overgangsbepalingen beperkt zich nadrukkelijk niet tot kleine schepen.
- Er is onvoldoende oog voor het cumulatieve effect van het aflopen van de diverse en meerdere overgangsbepalingen in het ROSR.
- Er is (ondermeer in gekozen oplossingsrichtingen) een onterechte interpretatie van de hardheidsclausule in artikel 24.04, lid 4 van het ROSR. In het ROSR is GEEN koppeling gemaakt tussen de eis van gelijkwaardigheid en de toepassing van de hardheidsclausule. De eis van gelijkwaardigheid is genoemd in artikel 2.19. De in het rapport aangegeven oplossingsrichting van koppeling tussen toepassing hardheidsclausule en eis van gelijkwaardigheid is een onjuiste interpretatie van de regelgeving maar ondermijnt de regelgeving ook.
- Er zijn vraagtekens bij de gekozen 'ZZP-constructie' (overigens een wat ongelukkig gekozen naam). Het ROSR geldt voor de schepen, ongeacht de bemanning die op het schip werkt en verblijft. Deze oplossingsrichting lijkt in eerste instantie sympathiek, in het bijzonder naar de gezinsbedrijven, maar is binnen het ROSR slecht verdedigbaar. Een dergelijk aanpak vergt een geheel andere koers, namelijk de eisen die bijvoorbeeld met arbeidsbescherming te maken hebben uit technische regelgeving te halen en arbeidsrecht de basis te laten zijn.
- Niet alle analyses v.w.b. het hoge en/of lage risico wordt door ons gedeeld. Bijvoorbeeld de

constatering dat er een hoog risico is bij het aspect van lichtdoorlaatbaarheid (tenminste 75%). Deze conclusie wordt absoluut niet gedeeld. De genoemde aanbeveling voor een nader onderzoek onderstrepen we nadrukkelijk. Temeer daar het al geldende regelgeving is.

- Ook het knelpunt geluid verdient nader aandacht. Gezondheidsschade is van meer factoren afhankelijk dan alleen de geluidsdruk. Het gaat dan om o.a. het frequentiebereik en de blootstellingduur. Over het algemeen zijn hoge tonen schadelijker, ook die men niet hoort. Lage tonen (10-20 Hz) leveren minder gehoorschade op. Welke belasting optreedt, is afhankelijk van hoe het schip geluid voortbrengt. Dit is niet of lastig te ondervangen in algemene regels. De norm zou bekeken kunnen worden m.b.t. praktische interpretatie. Het vaststellen van een algemene praktijkregel voor motorbelasting zou een nieuwe meetsituatie kunnen bieden, het gaat tenslotte om het geluidsniveau in de praktijk en niet om een theoretische norm. Een overmatig vermogen kan nodig zijn voor de veiligheid (bijzondere manoeuvres). Een meetprotocol wordt gewenst geacht. Afhankelijk van waar het 'risico' optreedt kan een 'plafond' worden ingesteld waarop gemeten wordt.
- Het belang van duidelijkheid van verlenging van de 'crisishardheidsclausule'. Dit geeft ook tijd voor de internationale discussie die in 2012 over dit onderwerp gevoerd zal gaan worden.
- De eerste aanbeveling uit het rapport: "onderzoek de mogelijkheid tot vereenvoudiging van de bestaande regelgevingsystematiek in CCR-verband, met name het al dan niet hanteren van overgangsbepalingen" bleken alle partijen te onderschrijven. Dat zou betekenen dat eerst de noodzaak van aanscherping van veiligheidsvoorschriften per onderwerp vastgesteld wordt en vervolgens een kosten-baten afweging gemaakt wordt, waarbij rekening gehouden dient te worden met de doelstelling van de CCR-regelgeving. Deze is (zou moeten zijn) het bewaken van de veiligheid in de binnenvaart, en niet de binnenvaart aanpassen aan de laatste stand der techniek. Dit vergt (wederom) een heel lange procedure, die volgt op eerder (in 2001) verricht onderzoek, waarbij is vastgesteld dat de eisen niet gebaseerd zijn op ongevallen die zich voor gedaan zouden hebben. Het veiligheidsaspect is hiermee niet onderbouwd. Zoals in de eerste al opmerking verwoord is nut en noodzaak en het werkelijke veiligheidsaspect vaak ver te zoeken.
- ASV merkt op dat de oorspronkelijke regeling waarbij de aanpassing aan de CCR eisen bij om- ver- of nieuwbouw aan de orde kwam, de meest reële gang van zaken was en zou zijn.
- Verder merkt ASV op dat het niet te verwachten is dat er op korte termijn binnen CCR besluiten te verwachten zijn over een andere werkwijze. Elk land zou haar eigen interpretatie van de regelgeving moeten kunnen toepassen.

Rotterdam, 19 oktober 2011

Lijdia Pater – de Groot, namens

— ASV

— BBZ

— Vereniging van Waterbouwers

— Kantoor Binnenvaart

— Koninklijke Schuttevaer

— Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart