

Het Duitse onderzoeksrapport: grote consequenties maar wie heeft het gelezen?

Het onderzoeksrapport gaat over het opheffen van de vrijstellingen voor bestaande schepen door de CCR.

Naar het zich laat aanzien heeft de Duitse delegatie in de Centrale Rijnvaart Commissie bewerkstelligd dat er in 2000 door de Duitse minister van verkeer opdracht werd gegeven voor een onderzoek naar de veiligheid van de rijnvloot.

Het gevolg was het hieronder genoemde onderzoek.

Besluit 2000-111-22 van de ZKR (CCR)

Opdracht van de Untersuchungsordnung.

Een onderzoek door het Europees ontwikkelingscentrum voor binnen- en kustvaart.

Proefinstelling voor de binnenvaartscheepsbouw in Duisburg.

De gevolgen van Overgangsbepalingen in de technische voorschriften voor binnenschepen. Bericht 1574-Juni 2001 in opdracht van de Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen.

Forschungsbericht FE-Nummer: 30.318/2000

Bestudering van het onderzoeksrapport bracht het nodige aan het licht.

Enkele opvallende punten uit genoemd onderzoek: Om taalkundige redenen vrij vertaald uit de inleiding.

De toenmalige (juni 2001) veiligheidstechnische voorschriften zijn eigenlijk afdoende. Nieuwe technische voorschriften hebben voor de betrokken eigenaren zeer verschillende betekenis.

Van zeer geringe meerkosten bij nieuwbouw tot hoge ombouwkosten en lange reparatietijden en bij oude schepen op economisch gronden, soms zelfs technisch, niet uitvoerbaar.

Om deze redenen werd destijds gekozen voor overgangsbepalingen.

Slechts voor een klein aantal werd een einddatum vastgesteld.

Het overgrote deel van de 139 voorschriften uit paragraaf 24.02 namelijk 107 kreeg de term N.E.U mee.

Dat wil zeggen slechts van toepassing op Neubauten, Ersatz und Umbau (nieuwbouw, vervanging en ombouw).

Schepen die al in maart 2000 in bedrijf zijn worden gevrijwaard.

Bij verandering van de verordening wordt er van uitgegaan dat het technisch onuitvoerbaar is dan wel een zodanige ingreep in de structuur noodzaken met zo hoge kosten dat voortzetting van de bedrijfsvoering met het schip op economische gronden niet langer zeker is.

Er komen in het onderzoek ook concurrentieverhoudingen aan de orde en de vraag of op den duur de veiligheid nog te waarborgen zal zijn.

Het onderzoek:

Gekeken wordt naar de schepen van de Rijnsoeverstaten, België en Luxemburg, zoals bij de IVR geregistreerd.

De 33 scheepstypen van de IVR worden teruggebracht tot 10.

Het zo ontstane aantal type 7, motorvrachtschepen waaronder geen tankers, is verreweg het grootst.

5946 van de toen in totaal 10820 IVR geregistreerde schepen.

Het aantal schepen dat uit andere IVR classificaties naar het type 7 worden overgebracht is verder van weinig invloed, het zijn er 61
Verder worden de schepen ingedeeld naar bouwjaar en wel van voor 1955 per tien jaar tot na 1996.

Beperken we ons tot het type 7 motorvrachtschepen dan zijn er van de 5946 slechts 457 gebouwd na 1975

Van dit type geregistreerde schepen varen er dan 2830 onder Nederlandse vlag

1259	„	Belgische	„
1066	„	Duitse	„
755	„	Franse	„
19	„	Luxemburgse	„
17	„	Zwitserse	„

Ongevallen;

Op de totale vloot van 10820 vaartuigen kwamen van 1991 tot 1996 in de BRD gemiddeld 1182 ongevallen voor in de binnenvaart waarvan slechts 97 bedrijfsongevallen met 3 doden en 36 gewonden.

Zegt dit wellicht iets over de veiligheidssituatie aan boord?

1039 ongevallen werden als verkeersongevallen geregistreerd met 4 doden en 28 gewonden.

Zijn dit de ongevallen ontstaan door aanvaringen zoals schip tegen schip, schip tegen kunstwerk en schip tegen oever dan wel bodem?

Dan zijn er nog 47 andere ongevallen waarbij 3 doden.

Mogelijk ontstaan bij laden of lossen?

Of bij het van of aan boord gaan van passagiers?

Totaal gemiddeld 10 doden en 72 gewonden per jaar.

Opvallend is de vermelding dat er geen duidelijke oorzaken zijn vast te stellen, dus ook niet of gebrekkige uitrusting van schepen de oorzaak is.

Ook is er **geen verwijzing in welke categorie schepen de ongevallen plaatsvonden.**

Dan volgen er per voorgestelde aanpassing grafieken omtrent de waarschijnlijkheid of onwaarschijnlijkheid en zelfs de onmogelijkheid dat het ontbreken van voorzieningen aanleiding van ongevallen kunnen worden en welke ongevallen dan en met welke gevolgen, voornamelijk de financiële.

Cijfers om deze veronderstellingen te staven zijn in het onderzoeksrapport niet voorradig.

Het is totaal onduidelijk of en eventueel in welke mate de uitrusting en of inrichting van de kleinere motorvrachtschepen van voor 1976 oorzaak zouden kunnen worden van ongevallen.

Dan de financiële gevolgen van het een en ander.

Indien de 10820 schepen met IVR certificaat in 2000 aan alle eisen hadden moeten voldoen dan zou dat in totaal hebben moeten kosten **circa DM 5,4 miljard.**

Er zouden totaal zo'n 123.000 aanpassingen moeten gebeuren en wel gemiddeld 11,4 per schip.

123.000 aanpassingen gedeeld door de 10820 geregistreerde schepen geeft inderdaad deze uitkomst.

Volgens deze berekening was er in 2000 geen enkel schip in de vaart dat aan alle voorwaarden voldeed.

Van de 123.000 aanpassingen waren er 25.000 op motorisch of ander technisch gebied. (Machinenbouwliche Anforderungen)

Geraamde gemiddelde kosten per aanpassing DM 44.000,00

Een totaalbedrag van DM 1,6 miljard zou opgaan aan aanpassingen voor manoeuvreereigenschappen.

Hier zelfs circa DM 300.000,00 per geval.

Bij meerdere aanpassingen per schip zouden de kosten niet meer economisch verantwoord zijn en uiteraard aanleiding zijn tot **uittreden uit de markt.**

Ter overweging:

Hoe is het mogelijk dat de organisaties in de binnenvaart die beweren de particuliere schipper te vertegenwoordigen in de Nautisch Technische Commissie (NTK) akkoord konden gaan de overgangsregelingen die onder de N.E.U. norm vielen nu te koppelen aan een eindigheidsdatum.

De verstreckende gevolgen stonden al overduidelijk in dit onderzoeksrapport beschreven.

Let wel;

Dit gebeurde nog voordat de nieuwbouwgolf van de laatste jaren echt grote vormen aannam.

Nu klinken er geluiden uit de hoek van de organisaties dat er concurrentievervalsing zou optreden indien de aanpassingen toch van de baan zouden gaan, omdat door ondernemers al het een en ander voor de aanpassingen is geïnvesteerd.

De organisatie hebben zelf op, door dit onderzoek duidelijk aangetoonde, verkeerde gronden investeringen gepromoot die uiteindelijk nutteloos en onnodig blijken te zijn. Zelfs aan de veelomstreden hardheidsclausule zal, indien verstrekt, een eindigheidsdatum worden verbonden.

Wie zijn er nu in de binnenvaart echt verantwoordelijk voor de concurrentievervalsing als het gezond verstand uiteindelijk weer eens de overhand gaat krijgen.

En wie kunnen er verantwoordelijk worden gesteld voor de binnen enkele jaren te voorziene totale teloorgang van de zelfs in deze crisistijd onmisbare kleine schepen.

BETER TEN HALVE GEKEERD DAN TEN HELE GEDWAALD.

Nico Deen m/s Catharina II (denktank ASV)

Hendrik Ido Ambacht 9 April 2009