

# ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING



Tel: +31653190459

[info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)  
[www.algemeeneschippersvereniging.nl](http://www.algemeeneschippersvereniging.nl)

kantoor Helsinki  
Koninginneweg 1  
3331CD Zwijndrecht

Aan: Commissie Infrastructuur en Waterstaat  
Betreft: Ter voorbereiding commissie debat Maritiem 30 mei 2023  
Specifiek: Reactie "De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)"

Zwijndrecht, 4 mei 2023

Geacht Kamerlid,

Op 30 mei vindt het Commissie Debat maritiem plaats. Ter voorbereiding hierop sturen we u dit schrijven betreffende een belangrijk onderwerp: de toekomst van de binnenvaart.

Wie zijn wij?

De Algemeene Schippers Vereeniging, kortweg ASV genoemd, is een sociaal-economische organisatie zonder winst oogmerk. Het parool is: "schippers voor schippers".

Het beleid van de ASV is gebaseerd op democratische beginselen en is gericht op het streven naar sociaal en economisch aanvaardbare situaties in de binnenvaart, waarbij in de meest ruime zin des woords, de factor 'mens' centraal staat.

Het parool: "schippers voor schippers", houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren. Zij hebben persoonlijk zitting in commissies en overlegorganen.

Wij hopen van harte dat u bereid bent dit uitgebreide dossier tot u te nemen aangezien het van groot belang is. Niet alleen voor de binnenvaartschippers maar voor de hele maatschappij. Bij voorbaat dank voor uw aandacht en inzet.

Namens het bestuur van de ASV  
Sunniva Fluitsma  
Woordvoerder ASV

## “De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)”

	inhoudsopgave	
Hoofdstuk	Onderwerp	pagina
	<b>Samenvatting</b> Reactie op Brief Minister Harbers “Toekomst Binnenvaart” en rapport “De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)”	3
1	<b>Over de aanleiding van het rapport</b> De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)	4
2	<b>Over de inhoud van het rapport:</b> De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)	7
3	<b>Gaat Brussel de binnenvaartvloot redden?</b>	14
4	<b>De Enquête “Europa, red de binnenvaart!”</b>	18
	<b>Achtergrondinformatie</b>	21
	<b>Tenslotte</b>	24

## **Samenvatting Reactie ASV op Toekomst Binnenvaart/ Tegenrapport De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)**

Hierbij vindt u een samenvatting betreffende de nader uitgewerkte onderwerpen. De onderbouwingen van die samenvatting vindt u in de volgende pagina's

N.a.v. de In de brief van Minister Harbers van 30 november 2022 ([I E NW/BSK-2022/271554](#)) over de toekomst van de binnenvaart heeft er een onderzoek plaatsgevonden. Daarbij gaat het om vragen over de mate waarin de kleinere binnenvaart (schepen tot 1.500 ton) een kans maakt op voortbestaan en wat de effecten op de maatschappij zullen zijn als zij verdwijnen.

Dit onderzoek onderschrijft het maatschappelijk grote belang van het voortbestaan van de kleinere schepen en maakt ook duidelijk dat zij zullen verdwijnen door CCR/CESNI regelgeving, mits er ingegrepen wordt.

De opdracht van het onderzoek is echter incompleet omdat het gericht is op de eisen aan schepen vanaf 2035 en voorbijgaat aan de nieuwbouweisen aan bestaande schepen die al gelden vanaf 2010 voortgezet in 2015, 2020 en 2025, waardoor de impact van de problematiek (een bestaand schip laten voldoen aan in totaal 139 nieuwbouweisen) onvoldoende duidelijk wordt.

In dit schrijven leggen wij uit dat de impact veel groter is dan aangenomen wordt door de onderzoekers.

### **62% van de Nederlandse binnenvaartvloot verdwijnt**

Van de 4.433 (Nederlandse, Duitse en Belgische) droge-ladingschepen zijn er 3.148 gebouwd voor 1976. Die schepen moeten aan onmogelijke CCR-eisen voldoen met als doel te verdwijnen. Dat betekent dat (minimaal) 71,2% van de binnenvaartvloot aan Nederlandse, Duitse en Belgische schepen zal verdwijnen. Een equivalent van **2.945.198 ton= 98.000 vrachtwagens**.

Wat de Nederlandse schepen betreft: minimaal 62,1% van de Nederlandse binnenvaartvloot zal niet aan de eisen kunnen voldoen dat staat gelijk aan **1.488.001 ton = 50.000 vrachtwagens**.

Het verdwijnen van de kleinere schepen zal opgevangen worden door vrachtwagens op de weg; nieuwe kleine schepen kunnen niet gebouwd worden op financiële en technische gronden. De totale economische schade door deze 'reverse modal shift' wordt door Panteia berekend op 30 tot 172 miljoen euro, als gevolg van extra CO2-emissie, meer schade aan wegen, meer congestie en meer ongevallen. Per klein schip betekent dit een maatschappelijke bijdrage van 129.000 euro per jaar, aldus het rapport.

### **Oplossing: laat Europa ingrijpen**

De genoemde oplossingen door Panteia en Erasmusuniversiteit zijn geen oplossingen. Ingrijpen door Europa is de enige uitweg. Dat is mogelijk als Nederland vraagt om dispensatie voor deze schepen. Dat daar een kans op is als Nederland dat vraagt heeft mevrouw Rosca van de Europese Commissie DG MOVE bevestigd.

De ASV is daarom een enquête gestart onder de binnenvaart om de Minister iets in handen te geven waarbij hij de vraag om dispensatie kan onderbouwen.

## Hoofdstuk 1

### Over de aanleiding van het rapport De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041)

In de brief van Minister Harbers van 30 november 2022 (I E NW/BSK-2022/271554) over de toekomst van de binnenvaart dat “*goud in handen heeft*” wordt gesproken over een modal shift: vervoer over de weg zou zich moeten verplaatsen naar vervoer over water. In de brief lezen we:

#### *Herijking strategische positie*

*In de periode eind 2020 – eind 2021 hebben op initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dialoogsessies plaatsgevonden met een representatieve vertegenwoordiging van stakeholders in de binnenvaartsector. Hieruit is naar voren gekomen dat de belangrijkste veranderingen waar de binnenvaart mee te maken krijgt, een gevolg zijn van de energietransitie, de toenemende digitalisering, het streven naar ketenoptimalisatie en het omgaan met klimaatverandering.*

Het feit dat meer dan de helft (!) van de binnenvaartvloot: alle kleinere schepen (tot 1.500) zal verdwijnen, terwijl er al een tekort aan kleine schepen is, en die schepen door de klimaatverandering meer nodig zijn dan ooit, lijkt in de brief van de Minister nauwelijks een onderwerp.

Vervolgens moeten er actieplannen komen over vergroening, digitalisering en noem maar op. Actieplannen voor schepen die er niet meer zullen zijn? Omgaan met klimaatverandering terwijl je de schepen die juist inzetbaar moeten zijn vanwege die klimaatverandering laat verdwijnen?

De Minister schrijft erover

#### **Kleine schepen**

*“Verladers en bevrachters geven aan dat kleinschalig vervoer over de binnenwateren belangrijk is en blijft, zeker bij perioden van langdurige droogte. Uit de CCR-marktobservatie blijkt dat er sinds 2005 een afname is van het aantal kleine schepen.” (Het aantal kleine schepen in de Nederlandse vloot daalde tussen 2010 en 2021 met 467 schepen, oftewel een daling van 20,7%, zie de CCR [Marktobservatie 2022](#), red).*

*Minister Harbers: “Deze uitstroom heeft vooral structurele oorzaken: vergrijzing van de bemanning, veroudering van schepen, het ontbreken van bedrijfsopvolging en het ontbreken van een gezonde businesscase. Dit laatste zorgt ervoor dat er geen sprake is van nieuwbouw van kleine schepen. Daarnaast krijgen de veelal sterk verouderde kleine schepen het in de huidige trend van verduurzaming en strengere internationaal vastgestelde technische eisen sowieso steeds moeilijker.”*

Minister Harbers spreekt van “vergrijzing” die mede ten grondslag zou liggen aan het verdwijnen van de schepen in zijn begeleidende brief. Die vergrijzing is dan wel mede gecreëerd door de [CCR/CESNI](#)-eisen: als een schip geen toekomst meer heeft krijgt een jonge schipper geen hypotheek op dat schip en dan vaart het schip nog maar zo lang als de bestaande schipper erop blijft. Het is dus een kwestie van kip of ei. Maar gewoonlijk wordt een goed bedrijf gewoon voortgezet na pensionering van de eigenaar, dat dat nu niet gebeurt heeft alles met het gebrek aan toekomstperspectief te maken. Het begrip “sterk verouderde kleine schepen” is tendentius, ronduit beledigend en zet de lezer op het verkeerde been. Waar is dit op gebaseerd? Alle schepen moeten iedere 7 jaar gekeurd worden en aan alle veiligheidseisen voldoen. Ook als er nieuwe eisen zijn (AIS, eisen aan motoren etc.)

voldoen die schepen natuurlijk. Het rapport "schepen van de toekomst" van de CCR uit 2002 schreef al over de duurzaamheid van een binnenvaartschip, duurzaamheid die kennelijk niet gewenst is:

*Pagina 23: "De levensduur van het casco behoort tot de langste die bij kapitaalgoederen wordt waargenomen en is vele malen langer dan die in andere transportsectoren. De belangrijkste achtergrond is het uitgangspunt, de schepen multi-inzetbaar te concipiëren, waarbij qua sterkte een bovengedimensioneerd schip ontstaat. Omdat tijdens het gebruik nauwelijks slijtage optreedt, daaronder begrepen vermoeiing van het materiaal, veroudert het casco slechts langzaam. Dat is anders bij de systemen aan boord, die binnen de 'life cycle' van het schip één of meerdere malen vernieuwd kunnen worden."*

Kortom, een duurzaam productiemiddel waar men blij mee zou moeten zijn in deze tijd. Dat vertaalt zich bovendien in de ongevalscijfers waarbij het aantal persoonlijke ongevallen ongelooflijk laag is.

### **Oneerlijke concurrentie**

Feit is dat geen enkel productiemiddel met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen hoeft te voldoen. Dat de binnenvaart dat wel moet is ronduit oneerlijke concurrentie ten opzichte van haar grote concurrent: de vrachtwagen, en niet gebaseerd op het vergroten van de veiligheid noch op milieuaspecten, het enige doel is "inzetten op nieuwbouw" zoals de CCR het zelf omschreven heeft in het rapport "schepen van de toekomst".

*Schepen van de toekomst Pagina 24: "In verband met de concurrentiepositie van de binnenvaart is eerder behoefte aan een stimulering van nieuwbouw, dan aan conservering van de bestaande vloot. Een snelle integratie van nieuwe technologie draagt ertoe bij dat de levenscyclus van de schepen en de uitrusting verkort wordt, waardoor sneller op een gewijzigde vraag uit de markt gereageerd kan worden."*

Dát is de reden dat bestaande schepen met terugwerkende kracht aan onmogelijke nieuwbouweisen -zoals al geconstateerd is in een rapport uit 2001- moeten voldoen; veiligheid noch milieu is aan de orde. Daarbij vraag je je af voor wie de concurrentiepositie beter wordt als je de binnenvaart dwingt enorme investeringen te doen waar vrachtvervoer over de weg van gevrijwaard blijft.

### **De Minister vervolgt zijn brief met:**

*Tegen deze achtergrond is het van belang om vast te stellen wat de economische gevolgen zijn van de afname van het aantal kleine schepen en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen, bijvoorbeeld omdat de bedrijvigheid aan kleine vaarwegen is gevestigd. In het lopende onderzoek naar de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen voor technische eisen in 2035/2041 voor bestaande schepen wordt hier aandacht aan besteed. Naast de economische gevolgen van de afname van het aantal kleine schepen gaat het onderzoek ook in op aanpalende vragen.*

Daarbij gaat het om vragen zoals:

- welke kansen er zijn voor innovatieve kleinschalige binnenvaartconcepten;
- welke kansen kleinschalig vervoer biedt voor het beter benutten van het vaarwegennet;
- wat het economisch belang van de kleine vaarwegen is;
- welke bijdrage kleinschalig vervoer kan leveren tijdens langdurige perioden van droogte en watertekorten;
- welke bijdrage kleinschalig vervoer mogelijk kan leveren aan het beheersbaar houden van de kosten van beheer en onderhoud.

5 "Overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is"  
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl> \* [info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)

*Het onderzoek levert daarmee naar verwachting een beeld op van de (toekomstige) potentie van kleinschalig vervoer over de binnenwateren. In het voorjaar van 2023 wordt uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.*

Tot zover de brief van de Minister. Er ligt nu [een rapport van Panteia en de Erasmusuniversiteit](#) dat duidelijk maakt dat de optelsom van de CCR/CESNI technische eisen (waarbij schepen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moeten voldoen) zorgt voor het verdwijnen van veel schepen (wat geen nieuws zou moeten zijn). Dit rapport houdt echter geen rekening met de eisen die er al op de schepen afgekomen zijn en afkomen tot 2035, een slechte zaak als je de juiste conclusies wilt trekken.

## Hoofdstuk 2

### Over het rapport De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041).

#### Ministerie erkent: koude sanering binnenvaart met grote maatschappelijke gevolgen

##### Waarde van het onderzoek

Het onderzoek betreft de effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN (2035/2041) op de binnenvaartschepen. Dat betekent dat de opdracht van het onderzoek voorbijgaat aan de gevolgen die de regelgeving al heeft gehad en zal hebben bij het aflopen van de overgangsbepalingen van o.a. 2020 en 2025. Het onderzoek neemt het huidige scheepsbestand als uitgangspunt, terwijl het niet zo is dat er tot 2035 niets aan de hand zou zijn.

Veel schepen hebben al niet kunnen voldoen aan de technische eisen van voorgaande jaren. Zij hebben, om nog te kunnen blijven varen, een communautair certificaat genomen in plaats van een Rijncertificaat. Dat betekent dat men niet meer in Duitsland kan varen, maar ook dat zij op termijn (ongeveer een uitstel van 15 jaar) alsnog aan, voor hen onmogelijke eisen moeten voldoen. Het huidige scheepsbestand is dus bij lange na niet het bestand schepen dat rond 2035 nog zal varen. Sommige scheepseigenaren hebben vlak voor het aflopen van de termijn (in 2019) een certificaat laten verlengen. Dat loopt dus af in 2026, waarbij deze schepen alsnog met de voor hen onmogelijke eisen worden geconfronteerd. Kortom: het toekomstbeeld is veel somberder dan er geschetst wordt in dit onderzoek.

##### Alle klein schepen tot 1.500 ton zullen verdwijnen

Erasmus UPT en Panteia hebben na onderzoek in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de conclusie kunnen trekken dat het gevolg van de regelgeving is dat alle kleinere binnenvaartschepen zullen verdwijnen door CCR/CESNI regelgeving, met zeer grote gevolgen voor de maatschappij.

Het is niet nieuw dat het Ministerie erkent dat de strengere CCR/CESNI-eisen een knelpunt zijn voor de binnenvaart. Al eerder heeft KplusV eenzelfde exercitie gedaan met eenzelfde conclusie: "het is de stapeling van eisen die het uiteindelijk onmogelijk maakt om te blijven bestaan."

Maar het verdwijnen van een essentieel deel van de binnenvaartvloot "een knelpunt" noemen is wel zwak uitgedrukt. Tenslotte wist men al in 2001 door het VBD onderzoek overgangsbepalingen dat dit een onoverkomelijk probleem zou vormen waarbij het zou leiden tot een koude sanering.

Dat was dan ook de bedoeling; het staat zwart op wit in het rapport "schepen van de toekomst" uit 2002, gebaseerd op het Duitse rapport waarin in 2001 werd geconstateerd dat varende ondernemers de benodigde investeringen niet zouden kunnen opbrengen. Dus dat men nu 20 jaar na dato diezelfde conclusie trekt mag ons niet verbazen. In de afgelopen 10 jaar is dan ook al 25% van de schepen tot 1.000 ton verdwenen, maar ook in de voorgaande jaren hebben de CCR/CESNI eisen huisgehouden. Van de Europese vloot van 7.000 spitsen (schepen gebouwd op de afmetingen van de sluisen van de Franse vaarwegen) zo'n 25 jaar geleden zijn er nu nog zo'n 300 over. Dan hebben we het over een verlies van 95%! Geen wonder dat Erasmus UPT en Panteia na onderzoek in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de conclusie kunnen trekken dat het gevolg van de regelgeving is dat er onder de gegeven omstandigheden na 2050 geen Kempenaars en spitsen meer zullen varen, waarbij het jaar 2050 schromelijk optimistisch is. Schepen die ontzettend gemist werden tijdens het lage water, schepen die gemist zullen blijven worden omdat er geen kleine schepen, speciaal gebouwd om de smalle en relatief ondiepe kanalen te bevaren, meer gebouwd zullen worden. Duizenden schepen verdwijnen, zeker de schepen tot 1.500 ton kunnen niet aan de nieuwbouweisen gericht op grote schepen met personeel, voldoen.

7 "Overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is"  
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl> \* [info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)



Ontwikkeling Nederlandse binnenvaartschepen de afgelopen 10 jaar  
Verlies van 630.000 ton van kleinere binnenvaartschepen tot 2.000 ton = 21.000 trucks

year	< 1.000 t	1.000-2.000t	2.000-3.000t	> 3.000 t
2011	2607	1261	978	656
2016	2283	1178	929	717
2021	1995 = -23%	1159 = -8%	934 = -4,5%	782 = +19%

(uit de presentatie bij DG MOVE, de Europese Commissie voor mobiliteit en transport)

### Een reverse modal shift kan nooit de bedoeling zijn

Wetende dat deze regelgeving NIET voortkomt uit eisen die noodzakelijk zijn gebleken maar alleen de bedoeling hadden om bestaande schepen te laten verdwijnen (zie het rapport “schepen van de toekomst” van de CCR uit 2002) blijft het vreemd dat ook dit rapport weer uit lijkt te gaan van een soort natuurramp die over ons gekomen is in plaats van keuzes die gemaakt zijn en die nog steeds heroverwogen zouden kunnen (moeten?) worden.

Zo zou men inmiddels doordrongen moeten zijn van een klimaatverandering waarbij juist kleine schepen nodig zijn. Kleine schepen die volgens de CCR/CESNI-technische eisen NOOIT meer gebouwd kunnen worden; omdat het veel te duur is, maar ook omdat het technisch onmogelijk is.

Het gevolg is dus dat hele delen van Nederland onbereikbaar worden voor vervoer over water. Er staat daarom ook in dit rapport dat bedrijven aan kleine vaarwegen, die voor hun aan- of afvoer afhankelijk zijn van kleine schepen, op den duur naar alternatieven moeten kijken. *“Bedrijven kunnen overstappen op wegtransport of grotere schepen, die hun lading over grootscheeps vaarwater zo dicht mogelijk in de buurt brengen, waarna het laatste stukje over de weg gaat. Dit leidt tot hogere kosten, die vrijwel zeker worden doorberekend aan de consument.”*

De vraag is toch ook: Willen we dat? Nog meer schaalvergroting? Is daar de maatschappij bij gebaat? En zo niet, waarom wordt deze gang van zaken dan geen halt toegeroepen?

### Meer CO2-emissie, meer schade aan wegen, meer congestie, meer ongevallen

We lezen in het rapport dat de vervanging van kleinere binnenvaartschepen door vrachtwagens grote economische impact heeft. De totale economische schade door deze ‘reverse modal shift’ wordt door Panteia berekend op 30 tot 172 miljoen euro, als gevolg van extra CO2-emissie, meer schade aan wegen, meer congestie en meer ongevallen. Per klein schip betekent dit een maatschappelijke bijdrage van 129.000 euro per jaar, aldus het rapport.



Waar zadelt de CCR deze maatschappij mee op? Waarom is Minister Harbers Bij de Europese hardheidsclausule niet naar Brussel gegaan om te vragen om deze belangrijke schepen te vrijwaren van deze eisen als we weten dat mevrouw Rosca van de Europese Commissie DG MOVE haar deur voor de Minister heeft openstaan?

### Overschat probleem is een onderschat probleem

In het rapport staat dat het probleem wordt overschat. De meeste schippers zouden nog 18 jaar de tijd hebben om aan de CCR-eisen te voldoen. Pas vanaf 2042 zou de mogelijke uitstroom van getroffen schepen worden verwacht.

Hoeveel cijfers heeft men nodig om te weten dat er al heel wat schepen verdwenen zijn door de technische eisen -van de 139 nieuwbouweisen- die al ingegaan zijn (in 2010, 2015, 2020) en binnenkort ingaan (2025)? Zelfs de CCR heeft dat geconstateerd.

Veel scheepseigenaren kunnen al niet aan die eisen van de afgelopen jaren voldoen en hebben hun schepen uit te markt genomen of ze hebben een communautair certificaat genomen waardoor zij niet meer op de Rijn mogen varen maar wel nog 15 jaar uitstel kregen. Daardoor varen er nu nog schepen rond die binnen enkele jaren gaan verdwijnen.

Daarnaast is het nu al zo dat bij grote investeringen schippers er voor kiezen het schip te slopen omdat uiteindelijk de schepen niet aan de eisen zullen kunnen voldoen. Er zit geen toekomst meer in die schepen dus waarom zou je er nog in investeren? Ook de banken geven in steeds beperktere mate hypotheek, vaak nog maar voor 6 jaar waarin een nieuwe eigenaar het schip "vrij" moet zien te varen. Kortom: ver voor de aflopende termijn verdwijnen er al schepen van de markt. En Minister Harbers spreekt dan van "vergrijzing" die mede ten grondslag zou liggen aan het verdwijnen van de schepen in zijn begeleidende brief. Die vergrijzing is dan wel mede gecreëerd door deze eisen: als een schip geen toekomst meer heeft krijgt een jonge schipper geen hypotheek op dat schip en dan vaart het schip nog maar zo lang als de bestaande schipper erop blijft. Het is dus een kwestie van kip of ei. Maar gewoonlijk wordt een goed bedrijf gewoon voortgezet na pensionering van de eigenaar, dat dat nu niet gebeurt heeft alles met het gebrek aan toekomstperspectief te maken.

### Aantallen schepen die de overgangsbepalingen aangaat

Onderzoek motorvrachtschepen plus motorbeunschepen

1. Betreft: motorvrachtschepen + Motorbeunschepen
2. Bron: IVR schependatabase dd 23-05-2022
3. Van 35 schepen is geen laadvermogen geregistreerd
4. Van 27 schepen is het bouwjaar <1900 of niet geregistreerd

Bouwjaar 0-2022

Land	Aantal geregistreerde schepen	Laadvermogen (tonnage)
België	1.059	1.182.174
Duitsland	887	1.129.774
Nederland	2.487	3.852.955
Eindtotaal	<b>4.433</b>	<b>6.164.903</b>

## Bouwjaar 0-1976

Land	Aantal geregistreerde schepen	% van totaal	Laadvermogen (tonnage)	% van totaal
België	853	80,5%	625.194	52,9%
Duitsland	761	85,8%	832.004	73,6%
Nederland	1.544	62,1%	1.488.001	38,6%
<b>Eindtotaal</b>	<b>3.158</b>	<b>71,2%</b>	<b>2.945.198</b>	<b>47,8%</b>

## Bouwjaar >1976

Land	Aantal geregistreerde schepen	% van totaal	Laadvermogen (tonnage)	% van totaal
België	206	19,5%	556.981	47,1%
Duitsland	126	14,2%	297.770	26,4%
Nederland	954	38,4%	2.364.954	61,4%
<b>Eindtotaal</b>	<b>1.275</b>	<b>40,4%</b>	<b>3.219.705</b>	<b>52,2%</b>

Van de 4.433 (Nederlandse, Duitse en Belgische) droge-ladingschepen zijn er 3.148 gebouwd voor 1976. Die moeten aan onmogelijke CCNR-eisen voldoen met als doel te verdwijnen. Dat is 71,2% van de binnenvaartvloot!

### Geen geld voor vergroening

Ook schrijft het rapport dat met name CEMT I-III-schepen het slachtoffer van de technische eisen zijn. Voor Rijnschepen vanaf zo'n 80 meter zijn de overgangsbepalingen minder van invloed, wordt er gesteld.

De eisen zullen dan wel minder van invloed zijn maar voor veel grotere schepen is het ook een enorme onnodige belasting, terwijl er van diezelfde schippers gevraagd wordt extra te investeren in vergroening. Het is een kwestie van keuzes maken, en als de schipper moet kiezen tussen verdwijnen of vergroenen is er eigenlijk geen keus, en dat is dan wel falend beleid, als men een schonere binnenvaart wil.

### En hoe zit het met duurzaamheid?

Het is toch verassend hoe de hele maatschappij oproept productiemiddelen opnieuw te gebruiken, consumenten worden opgeroepen vooral veel te repareren en minder weg te gooien en hier wil men van goede schepen af, die moeten gesloopt worden. Het gaat om schepen die met liefde onderhouden worden, elke 7 jaar gekeurd worden en die aantoonbaar veilig zijn. Schepen waar tienduizenden vrachtwagens voor in de plaats zullen komen met alle maatschappelijke kosten van dien. Toch staat de Tweede Kamer tot nu toe niet op haar achterste benen.

### Oplossingen

Het blijft een vreemde zaak dat de onderzoekers die toch het rapport dat ten basis ligt aan deze regelgeving gelezen moeten hebben, niet met echte oplossingen komen. Tenslotte staat er in het rapport "Schepen van de Toekomst" van de CCR dat men iedere 5 jaar een evaluatie zou kunnen houden. Daarbij zou gekeken kunnen worden of de eisen wel proportioneel zijn (staan de investeringen in verhouding tot de extra bereikte veiligheid) en bepaalde segmenten van de markt (alle kleinere schepen?!) zouden niet onevenredig zwaar getroffen mogen worden. De ASV heeft de onderzoekers hier zeker op gewezen maar er wordt als voornaamste "oplossing" de toepassing van de hardheidsclausule genoemd.

*“Schepen van de toekomst” Pagina 25: “Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere. Daarom dienen criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) mede uitgangspunt te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerking”.*

### **De CCR-Hardheidsclausule: een onbegaanbare weg**

Want hoewel de Europese Commissie DG MOVE duidelijk heeft gemaakt dat men het belang van een complete binnenvaartvloot, inclusief de kleinere schepen (tot 1.500 ton) inzien en graag voor hele bepaalde categorieën schepen c.q. technische eisen ontheffing zou willen bewerkstelligen, kiest het ministerie tot nu toe niet voor die weg.

In plaats daarvan lijkt men door te willen gaan op de weg die al 20 jaar niet werkt: voor individuele schepen bij de CCR gebruik proberen te maken van de CCR-hardheidsclausule.

Dat betekent voor duizenden schepen, per schip vaak wel tientallen technische eisen voorleggen waar de schipper zich tot het uiterste in moet spannen zonder enige zekerheid van het verkrijgen van die hardheidsclausule. In het rapport spreekt men van “een werkbaar en relatief overzichtelijke procedure die voor de gedane aanvragen positief heeft uitgepakt”. Een verrassende uitspraak. Wie vindt dit dan werkbaar en overzichtelijk? Waar is deze uitspraak op gebaseerd? En als er de laatste 5 jaar maar 1 aanvraag is gedaan hoeveel waarde kun je dan hechten aan de uitspraak dat “de gedane aanvragen positief hebben uitgepakt”?

Een beroep op de CCR-hardheidsclausule kan inderdaad een schip vrijwaren van een bepaalde technische aanpassing. Maar dat zou alleen toegepast moeten worden bij een uitzondering, niet om een onmogelijke regelgeving te “repareren”.

Dat het Ministerie hier toch op inzet is verwonderlijk aangezien men de motie die ocriep tot vragen aan de CCR om vereenvoudiging van de hardheidsclausule nooit heeft uitgevoerd, terwijl (destijds) Minister van Nieuwenhuizen dat wel wilde.

Het feit dat er tot nu toe nauwelijks een beroep op wordt gedaan en scheepseigenaren dan maar hun schip laten slopen spreekt boekdelen. De procedure is te ingewikkeld (gaat over veel schijven), onduidelijk (er zijn geen richtlijnen) en de uitkomst onzeker. Dat er in de laatste vijf jaar slechts één keer beroep is gedaan op de clausule in Nederland zegt genoeg.

Toch ligt in de CCR-Hardheidsclausule volgens het ministerie de voornaamste oplossing voor het probleem. Volgens de ASV is dit wederom een uitstel om werkelijk in te hoeven grijpen: noch de CCR wordt aangesproken op haar beleid (terwijl de secretaris-Generaal van de CCR Lucia Luijten nota bene uit dit Ministerie voortkomt), noch de Europese Commissie wordt benaderd om te redden van de vloot wat er te redden valt.

Terwijl aan de ASV door het Ministerie I&W gevraagd is bij de Europese Commissie na te gaan of Europa inderdaad voor hele groepen schepen c.q. technische eisen een generaal pardon kan vragen (wat inderdaad zo blijkt te zijn), en terwijl het Ministerie heeft gevraagd om zoveel mogelijk bewijsmateriaal te verzamelen zodat Brussel overtuigd kan worden, waarop de ASV een enquête onder de schippers is opgestart, zet het ministerie twee demonstratieprojecten op, waarbij twee schepen onder begeleiding van IenW een beroep doen op de CCR-hardheidsclausule. (Dit zou dan als voorbeeld moeten dienen voor andere schippers.)

En daarmee wordt de inzet om Brussel tot actie aan te zetten onderuitgehaald. Alweer wordt alle energie ingezet om het tot echte actie over te gaan uit te stellen, zo lijkt het toch.

### Ministerie I&W legt verantwoordelijkheid op bordje van “brancheorganisaties”

Dat het Ministerie I&W zelf weinig verantwoordelijkheid neemt voor haar beleid (zij levert tenslotte ook de [Rijnvaartcommissarissen](#) voor de CCR) blijkt schrijnend uit de suggestie dat “de brancheorganisaties” dan ook nog eens opgezadeld worden met de uitvoering van de begeleiding bij de hardheidsclausules door te suggereren dat zij een ‘coach’ kunnen aanstellen om schippers te helpen bij het doorlopen van dit proces.

De suggestie van Erasmus UTP en Panteia om getroffen schippers duidelijk te informeren over de overgangsbepalingen is nauwelijks door het Ministerie of de CCR opgepakt, wel is dit al jarenlang gedaan door o.a. de ASV. Zie de ASV-site:

<https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/dossiers/ccr/>

### Oplossingen die niets oplossen.

Vervolgens worden er “oplossingen” aangedragen die volgens de schippers zelf niets oplossen.

- **Smart shipping:** Een impuls voor smart shipping-oplossingen zou nodig zijn, iets wat nooit al die duizenden verdwijnende internationaal varende schepen kan opvangen. Daar heeft de ASV al het een en ander over geschreven ter voorbereiding van het Commissiedebat in 2022.
- **Warme sanering:** Dan wordt er nog geopperd dat het ministerie zou kunnen onderzoeken wat de consequenties zijn van verlenging van de levensduur van de vloot, versus een warme sanering, ofwel uitkoopregeling.

Dat zou betekenen dat alle kleine schepen tot CEMT-klasse III van voor 1995 worden gesloopt om de transitie in de sector te versnellen.

Voor de schippers is een uitkoopregeling natuurlijk altijd beter dan wat we al jaren ondervinden: een keiharde ijskoude sanering. Maar voor de maatschappij blijft het een drama om al die waardevolle schepen te laten slopen omdat men dat nu eenmaal ooit zo bedacht heeft.

- **Innovatieve concepten:** Deze sanering zou ook gepaard moeten gaan met een innovatieprogramma gericht op de ontwikkeling van innovatieve concepten. Maar innovatieve concepten hebben helemaal geen sanering nodig, er zijn nu al te weinig kleine schepen. Een groter probleem is dat een nieuw klein schip technisch gezien nooit aan de CCR/CESNI nieuwbouweisen kan voldoen, als het een beetje rendabel moet zijn. Als er ergens een markt voor is dan wordt het echt wel ontwikkeld. Niemand houdt nu innovatieve concepten tegen, maar een ondernemer wil nu eenmaal wel graag winst maken. Koesteren wat waardevol is zou o.i. bovenaan de lijst moeten staan.
- **De hardheidsclausule** wordt dus door de schippers ervaren als onwerkbaar en is dus geen oplossing...
- **Verruiming van vaarwegen** zou ervoor zorgen dat het verdwijnende segment schepen niet hoeft te worden gemist. Dat zou hetzelfde zijn als dat er in Nederland alleen maar snelwegen liggen. Dat betekent dus dat wellicht een klein aantal kleinere vaarwegen vergroot zullen worden en alle haarvaten van de vaarwegen zullen gaan verdwijnen, ergo: hele delen van Nederland worden onbereikbaar voor goederenvervoer over water. Een enorme investering met uiteindelijk weinig resultaat.

- **Verladers moeten betalen.** Verladers kunnen zelf bijdragen aan een oplossing, lezen we in het rapport. *“Met langere termijncontracten voor schippers of betaling van hogere tarieven kunnen ze binnenvaartondernemers in staat stellen te innoveren.”* De meeste binnenvaartschepen zijn al gebonden aan verladers c.q. bevrachters met langere contracten, daar valt weinig winst te behalen. En wat betreft betaling van hogere tarieven: In het systeem van marktisme waar we in leven is dit natuurlijk geen reële optie. Alles wordt bepaald door vraag en aanbod waarbij de verlader ook een concurrent heeft waarbij deze verlader ook de kosten zo laag mogelijk wil houden. Zo’n oproep is een loze tekst zonder randvoorwaarden.

### Hoofdstuk 3

#### Gaat Brussel (de diversiteit van) de binnenvaartvloot redden?

De ASV wil niet langer wachten op een CCR die niet wil bewegen en heeft contact gezocht met de Europese Commissie Transport en mobiliteit DG MOVE

Op 24 januari jl heeft de ASV een gesprek mogen voeren in Brussel met de Europese Commissie Transport en mobiliteit DG MOVE onder leiding van mevrouw Rosca

#### **Evofenedex, EOC en ASV gezamenlijk op pad om diversiteit van de vloot te behouden**

Aanwezig waren afgevaardigden van [Evofenedex](#) (namens de verladers), [EOC](#) (scheepsverzekering waarbij experts de keuringen aan schepen verrichten) en ASV; we waren met een stevige delegatie. Vanuit DG MOVE waren er drie personen onder leiding van mevrouw Rosca. Dat is praktisch de hele commissie op dit onderwerp. Voorafgaande hieraan had de ASV drie uitgebreide brieven gestuurd naar deze commissie. De aanleiding van die brieven was het lage water, de klimaatverandering en de behoefte aan alle binnenvaartschepen die er voorhanden zijn op dit moment.

#### **Het Europees Parlement,**

*8. is van mening dat het onbenutte potentieel van de kleinere waterwegen moet worden erkend om de rechtstreekse concurrentie met het wegvervoer te versterken door te zorgen voor een gedetailleerd, uitgebreid en complex netwerk dat wordt onderhouden en bevaarbaar is; verzoekt de Commissie niet alleen de grote waterwegen in aanmerking te nemen, maar ook de kleine waterwegen in de digitale transitie op te nemen;*

Wij onderschrijven dan ook de wens van Europa (zie de [resolutie](#) uit 2021) dat ingezet wordt op behoud en verbetering van alle, dus ook de kleinere vaarwegen, waarbij alle soorten, dus ook de kleinere schepen, van essentieel belang zijn om verladers vervoerszekerheid te kunnen bieden. Dat betekent een essentiële wijziging van beleid op diverse fronten op zeer korte termijn. Daarbij vinden we echter de CCR op ons pad die blijft vasthouden aan het beleid zoals neergezet in het rapport "schepen van de toekomst", waarin omschreven staat waarom en hoe men zich van oudere (en dus alle kleinere) schepen zal ontdoen.

([https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002\\_schepen\\_van\\_de\\_toekomst.pdf](https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf))

#### **Expertise vertegenwoordiging Nederlandse binnenvaart**

Evofenedex, EOC en ASV hebben ieder vanuit hun eigen expertise en gezichtspunt hun verhaal gedaan; wat zijn de problemen waar we tegenaanlopen in de CCR-regelgeving. Over die problemen ontstond geen discussie; DG MOVE bleek deze te erkennen en te onderschrijven.

De ASV heeft cijfers laten zien van het aantal schepen dat verdwijnt. Voor DG MOVE waren deze cijfers nieuw; zij gaven aan dit verhelderend te vinden.

Ook is aan de hand van een PowerPointpresentatie betreffende 5 schepen van een van onze denktank- (inmiddels bestuurs-) leden: Johan Sipsma, toegelicht door hemzelf hoe deze schepen niet kunnen voldoen aan (toekomstige) strengere CCR-eisen. Ook een compleet vergroend schip dat door grote investeringen aan alle milieueisen voor de toekomst voldoet kan niet aan de CCR eisen voldoen en zou gesloopt moeten worden. Ook dit verhaal werd goed ontvangen door DG MOVE.

#### **Europese Hardheidsclausule: what's in a name?**

DG MOVE vroeg waarom geen beroep werd gedaan op de Europese (!) hardheidsclausule. Daarbij gaf DG MOVE aan dat Nederland voor een groep schepen ontheffing kan vragen voor de toekomstige eisen bij DG MOVE. Als deze ontheffing wordt verleend, dan geldt daarvoor een EU-certificaat



inclusief de Rijn. Deze ontheffing verloopt dus buiten de CCR om en is geen Rijn-attest, maar het EU-certificaat geldt wel óók op de Rijn. DG MOVE heeft toegelicht dat deze route sinds 2018 bewandeld kan worden.

DG MOVE heeft daarbij niet op voorhand aangegeven dat zo'n ontheffing meteen wordt verstrekt. Dit vergt een inhoudelijke beoordeling.

DG MOVE heeft meermaals herhaald, en later schriftelijk bevestigd dat het niet via de CCR (hardheidsclausule) hoeft, maar ook via deze Europese route mogelijk is gebruik te maken van een (vorm van) hardheidsclausule c.q. generaal pardon.

### **Na Brussel: Vervolg bezoek Europese Commissie: gesprek Ministerie**

Vervolgens heeft de ASV contact gezocht hierover met het Ministerie I&W, omdat Nederland (Minister Harbers?) tenslotte zou moeten pleiten bij de Europese Commissie om scheepseigenaren te vrijwaren van de onmogelijke regelgeving.

De ASV is daarom nagegaan welk Europees artikel dan aan deze uitzonderingsmogelijkheid ten grondslag ligt.

### **Europese Commissie: Art. 26 luidt:**

#### ***Moeilijke omstandigheden***

*1. Na het verstrijken van overgangsbepalingen inzake de in bijlage II opgenomen technische voorschriften, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin ontheffingen worden toegestaan van de in die bijlage opgenomen technische voorschriften waarop die overgangsbepalingen van toepassing waren, indien deze voorschriften technisch moeilijk uitvoerbaar zijn of de toepassing ervan mogelijk onevenredige kosten vergt.*

*Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 33, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.*

*2. De bevoegde instanties van een lidstaat nemen de toepasselijke, in lid 1 bedoelde ontheffingen op in het Uniebinnenvaartcertificaat.*

### **Europese Commissie: Art. 33 luidt:**

*1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 7 van Richtlijn 91/672/EEG van de Raad ingestelde comité (hierna „het comité” genoemd). Het comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.*

*2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Wanneer het advies van het comité via de schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité hiertoe besluit.*



#### **En de raadplegingsprocedure uit art. 4 Vo 182/2011 is als volgt:**

- 1. Wanneer de raadplegingsprocedure van toepassing is, brengt het comité advies uit, zo nodig door middel van een stemming. Indien het comité zich door middel van een stemming uitspreekt, wordt het advies uitgebracht bij gewone meerderheid van stemmen van de leden.*
- 2. De Commissie neemt een besluit over de aan te nemen ontwerpuitvoeringshandeling, waarbij zij zoveel mogelijk rekening houdt met de besprekingen binnen het comité en met het uitgebrachte advies.*

#### **Hebben we het goed begrepen? Kan Europa ons echt helpen?**

Er is vervolgens een mail aan DG MOVE gestuurd om nog meer helderheid te krijgen. Daar is ook antwoord op gekomen.

1. Klopt het dat het verzoek op grond van artikel 26 betrekking heeft op een groep schepen en niet een verzoek per individueel schip is?

**Artikel 26 van Richtlijn (EU) 2016/1629 loopt niet vooruit op de reikwijdte van het besluit, dat alleen kan worden bepaald op basis van de inhoud van een verzoek dat door een lidstaat is ingediend. Het kan verwijzen naar een duidelijk gedefinieerde groep schepen (met de mogelijkheid om ze op te sommen) of naar een individuele.**

2. In uw antwoord onder 2: wat wordt bedoeld met de “diensten van de Commissie”? Kunt u een voorbeeld geven?

**Het verwijst naar de normale besluitvormingsprocedure van de Commissie. Alle betrokken diensten worden geraadpleegd voordat de Commissie een besluit neemt.**

3. Klopt het dat de CCR geen rol speelt bij het verzoek op grond van artikel 26 en de inwilliging hiervan door de EU?

**Artikel 26 is van toepassing op de lidstaten van de EU. De CCR is geen lid van de Europese Unie.**

#### **Tot zover de antwoorden van mevrouw Rosca**

We blijken het allemaal goed begrepen te hebben en dat betekent dat er kansen zijn om de binnenvaart in haar voortbestaan te ondersteunen.

#### **Na Brussel**

Na het bezoek aan Brussel bleek niets in het werk gesteld te worden om bij de bron, de CCR zelf, de problemen aan te pakken, of om de uitnodiging van Europa te omarmen. Er werd weer naar de schipper gewezen. De schipper moet maar aantonen door het aanvragen van CCR-hardheidsclausules dat deze nieuwbouwwegels inderdaad onhaalbaar zijn. Een onzinnige omgekeerde bewijslast want iedereen WEET al lang dat die regels onhaalbaar zijn.

Ook werd gesuggereerd dat de Europese “hardheidsclausule” hetzelfde zou zijn als de CCR-hardheidsclausule, maar dat is pertinent onwaar. Het begrip hardheidsclausule is een woord waarbij de betekenis verschillend ingevuld wordt. De CCR hoeft niet per se zo’n onmogelijke werkwijze te koppelen aan haar hardheidsclausule! En Europa bedoelt met dit woord niet anders dan dat er een ontheffing wordt gevraagd voor een categorie schepen c.q. een categorie eisen, waarbij natuurlijk wel aangetoond moet worden waarom die ontheffing er moet komen.

### **Voordelen van de “DG-MOVE hardheidsclausule” t.o.v. de hardheidsclausule CCR**

De ASV heeft daarom de verschillen tussen de beide “hardheidsclausules” op een rijtje gezet en aan het ministerie gestuurd.

Volgens de ASV zijn dit de verschillen tussen de “DG-MOVE hardheidsclausule” en de hardheidsclausule CCR:

- Een land kan voor een categorie schepen en/of een categorie technische eisen een ontheffing aanvragen bij de Europese hardheidsclausule, bij de CCR-hardheidsclausule moet iedere individuele schipper dat voor iedere technische eis doen.
- Bij de Europese hardheidsclausule is de weg is veel directer (Europa): direct vanuit het land bij DG MOVE ontheffing vragen in plaats van aanvragen bij de CCR: schipper-expert-NBKB-ILT-Ministerie-CCR
- Bij de Europese hardheidsclausule wordt door Europa geoordeeld die NIET zelf bedacht heeft dat de schepen moeten verdwijnen waarbij Europa bovendien zegt een modal shift voor te staan en wil inzetten op behoud kleinere vaarwegen (en dus ook alle schepen nodig heeft).  
De CCR daarentegen heeft in 2003 besloten dat men WEL wil dat schepen verdwijnen, zoals te lezen valt in het rapport schepen van de toekomst (2002), gebaseerd op een Duits rapport (2001) waarin stond dat als men de schepen met terugwerkende kracht aan (139!) nieuwbouweisen zou laten voldoen dit zou leiden tot een koude sanering omdat het noch financieel, noch technisch haalbaar is.
- Bij de Europese hardheidsclausule oordeelt Europa met meerderheid van stemmen in plaats van dat het unaniem besloten moet worden (waarbinnen de CCR er kennelijk altijd een land is die niet wil waardoor er nooit iets kan)

### **We gaan aantonen dat het roer om moet!**

Wij willen graag Nederland iets in handen geven om Europa (nog meer) te overtuigen. We denken dat te kunnen doen door schippers te vragen aan te geven wat de gevolgen voor hen zouden zijn. Dat doen we niet om “de moeilijkste” eisen eruit te halen. We weten tenslotte dat dat voor ieder schip anders is, en dat het bovendien de optelsom is van eisen die het zo onmogelijk maken.

Het doel is om aan te tonen dat die eisen

- Technisch niet mogelijk zijn en/of
- Financieel niet haalbaar zijn
- Disproportioneel zijn (enorme kosten voor relatief weinig winst/ geen winst wat betreft veiligheid)
- Een groot deel van de vloot zal laten verdwijnen
- Onnodige kosten oplevert die goede ontwikkelingen tegenhouden (vergroening/ innovatie)

## Hoofdstuk 4 De Enquête “Europa, red de binnenvaart!”

Inmiddels is de enquête gemaakt en verspreid met onderstaande begeleidende brief:

### Begeleidende brief aan de schippers:

Wellicht heb je gemerkt dat wij hierover een enquête hebben gemaakt. Als je die enquête invult zie je de eisen die er in de verschillende jaren aan de schepen worden gesteld vanaf 2025.

### Waarom deze enquête?

Wellicht heeft u de krantenartikelen gelezen over het bezoek van de afvaardiging van het Nederlands bedrijfsleven (ASV, evofenedex en EOC) aan Brussel. De CCR heeft in 2003 besloten dat met terugwerkende kracht nieuwbouwwegels op bestaande schepen van toepassing zijn met als DOEL dat de schepen zouden verdwijnen en vervangen zouden worden door nieuwbouw. De realiteit is anders. Schepen verdwijnen wel, maar er komt geen nieuwbouw voor in de plaats in de categorie schepen tot 1.500 ton.

### Niet alleen een probleem voor kleine schepen

Dit heeft niet alleen tot een tekort aan schepen tot 1.500 ton geleid, het heeft er ook voor gezorgd dat scheepseigenaren gedwongen zijn investeringen te doen die hun schepen niet veiliger en/of milieuvriendelijker maken.

Daarbij zorgt het (ook voor grote schepen) voor oneerlijke concurrentie met de andere vervoersmodaliteiten zoals vrachtwagen en spoor. Deze gang van zaken moet onmiddellijk stoppen. Als de CCR niet wil luisteren dan moet het maar via Brussel.

### Voor wie is deze enquête bedoeld?

Deze enquête is bedoeld voor alle scheepseigenaren die vinden dat deze handelswijze herzien moet worden.

### Wat willen we bereiken?

Goede schepen moeten in de vaart blijven, scheepseigenaren moeten niet op onnodige kosten gejaagd worden.

Deze koude sanering en oneerlijke concurrentie moet zo snel mogelijk stoppen, zodat scheepseigenaren kunnen investeren in dat wat er werkelijk toe doet.

We willen dat er weer vertrouwen komt in een toekomst voor goede binnenvaartschepen.

### Hoe gaan we dat doen?

We zullen door middel van deze enquête nogmaals aantonen dat doorgaan op deze weg leidt tot een razendsnelle afbraak van de binnenvaartvloot. Zowel wat verdwijnen van schepen betreft (vooral schepen tot 1.500 ton) als wat de staat van de schepen betreft die door zinloze investeringen gewenste innovaties niet kunnen uitvoeren.

Nederland kan dispensatie vragen voor (bijvoorbeeld een categorie) technische (CCR/CESNI-)eisen en/of een categorie schepen aan de Europese Commissie. De uitkomst van de enquête kan die aanvraag ondersteunen (hoe meer, hoe overtuigender).

Samen met eerdere rapporten krijgt de Europese Commissie daarmee voldoende in handen om de leden (andere landen) te kunnen overtuigen dat Europa in moet grijpen, Europa heeft tenslotte gekozen voor een modal shift.

### Waarom zou u de enquête invullen?

U denkt wellicht “ik zit mijn tijd wel uit”. Maar een schip zonder toekomst is weinig waard, en waarom zou u een goed schip naar de sloop brengen als dit niet hoeft?

Of u denkt: “ik kan aan de meeste eisen makkelijk voldoen”, dat zou kunnen, maar iedere investering die niet zinvol is, is er een teveel, en zet de binnenvaart op achterstand tegenover de concurrenten. Een onnodige achterstand in een tijd die nog veel meer investeringen vraagt: denk aan o.a. de vergroeningsopdrachten waar we mee te maken hebben.

Bovendien: iedere scheepseigenaar wil uiteindelijk zijn schip voor een goede prijs verkopen. Dat kan alleen als er een toekomst is voor dat schip, waarbij er niet nog een enorme investeringsopdracht ligt door deze eisen, dat geldt voor alle typen schepen.

### **En die hardheidsclausule bij de CCR dan?**

Dat de CCR afgelopen jaren nauwelijks hardheidsclausules heeft behandeld zegt al genoeg. De werkwijze voor het verkrijgen van de CCR- hardheidsclausule is ronduit afschrikwekkend. De ASV is niet tegen het aanvragen van een hardheidsclausule maar de CCR-hardheidsclausule zien we niet als een mogelijke oplossing.

Een hardheidsclausule is bovendien bedoeld om in bijzondere gevallen af te wijken van een normale regel. Nieuwbouwwegels opleggen met terugwerkende kracht is niet normaal.

Nu zouden er duizenden hardheidsclausules aangevraagd moeten worden waarbij de eerstkomende jaren niemand zeker is van de uitkomst daarvan. Dat duurt te lang en is te onvoorspelbaar.

De CCR weet heel goed dat dit ondoenlijk is; als zij niet op haar schreden terugkeert, dan zal ze ook niet toeschietelijk zijn bij het beoordelen van die hardheidsclausules.

### **Wat vragen we van u?**

Neem de tijd om de enquête in te vullen. Het vergt tijd, maar bedenk dat de tijd die u nodig heeft om te bedenken of iets wel of niet mogelijk is, in geen verhouding staat tot de tijd (en geld) die u moet investeren om al die maatregelen uit te voeren.

### **Wat doen we met de enquête?**

De gegevens worden geanonimiseerd verwerkt om het Ministerie I&W en Minister Harbers iets in handen te geven waarmee men naar Europa kan gaan om te zorgen dat er een (betere) toekomst komt voor de binnenvaart

### **Laten we het doen!**

Laten we laten zien dat deze sector opkomt voor haar eigen belangen én voor de belangen van de hele maatschappij. Ook al lijkt men het niet te beseffen; als 70% van de binnenvaartschepen verdwijnt ontstaat er een enorm probleem, ook voor de schepen die dan nog wel varen, omdat men simpel geen vervoerszekerheid meer kan bieden.

### **Help ons, help uzelf, vul de enquête in en stuur hem op. Doe het NU!**

## Europa, red de binnenvaart!

Hierbij vindt u de lijst vragen van de enquête: "Europa, red de binnenvaart!"

De vragen betreffen de toekomstige technische eisen die CCR/CESNI stelt aan schepen.

Graag ontvangen we op alle vragen drie antwoorden mocht een onderwerp voor u niet van toepassing zijn dan kunt u de vraag overslaan.

Bij elk van die eisen vragen wij u in te schatten of dit voor u (technisch en/of financieel) haalbaar is, bovendien is de vraag of de technische eis "proportioneel" is.

Met "proportioneel" wordt bedoeld: "staat de investering in verhouding tot de extra veiligheid die daarmee behaald wordt?" (Volgens de CCR zouden de investeringen namelijk "proportioneel" moeten zijn.)

Bij voorbaat danken wij u voor uw inzet in de poging om Europa en de CCR op de hoogte te stellen van de gevolgen van het doorzetten van deze technische eisen aan de binnenvaart.

Voor uitleg over de vraag kan u op de stippelijntje onder de vraag drukken of er met uw muis op gaan staan.

Bij de vragen vindt u dus een beknopte uitleg die wellicht in sommige gevallen onvoldoende duidelijkheid biedt om voor uzelf een goede inschatting te maken.

U kunt dan alsnog te rade gaan bij "De Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen" uit 2022 (CESNI/ESTRIN) te vinden op: [https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2022/11/ES\\_TRIN23\\_signed\\_nl.pdf](https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2022/11/ES_TRIN23_signed_nl.pdf)

Deze laatste link geeft een overzicht van ALLE eisen, dus ook uit eerdere jaren.

### Doel, en voortgang enquête

De enquête loopt vanaf 15 april 2025 en het is de bedoeling dat we hem op 15 mei afronden waarna we de gegevens zullen verwerken. Het is positief nieuws dat veel schippers de moeite nemen te pogen zo'n lastige enquête in te vullen. Gelukkig maakt dat dat we oprecht kunnen spreken van een volwaardige enquête die we Minister Harbers in handen kunnen geven.

**Het is voor de hele maatschappij van groot belang dat Minister Harbers Europa vraagt om een ontheffing van deze onnodige eisen, zodat deze noodzakelijke binnenvaartvloot haar werk kan blijven doen.**

## Achtergrondinformatie:

Op de ASV-site vindt u achtergrondinformatie betreffende dit onderwerp n.a.v. een eerder uitgereikte petitie aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu.

<https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/dossiers/ccr/>

## Inhoud aanbieding petitie "GEEF DE BINNENVAART TOEKOMST"

### De Achtergrond van de petitie

1. Presentatie: "de CCR regelgeving van alle kanten belicht"
2. Rapport "schepen van de toekomst" CCR (2002):
  - de basis van de petitie
3. Reactie van de ASV op het rapport: "schepen van de toekomst" CCR. :
  - eenmaal ingezet beleid werd nooit meer herzien.
4. (Nederlandse) Samenvatting onderzoeksrapport: (totale Duitse rapport)
  - in opdracht van "Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen" (2001), Conclusie: Dat een koude sanering van de binnenvaartvloot zou plaatsvinden bij het vaststellen van een einddatum voor de overgangsbepalingen (opheffen vrijstellingen) was al in 2001 bekend.
5. (een deel van) Het Reglement van onderzoek op de Rijn (ROSR)
6. Inventarisatielijst binnenvaart
  - noodzakelijke werkzaamheden (2009): de ASV stelt de schippers op de hoogte door hen een inventarisatielijst te geven waar puntsgewijs aangegeven wordt waar men wanneer aan moet voldoen plus begeleidende brief.

### Het benaderen van de CCR en DG MOVE (Europese Commissie Vervoer en Transport)

1. Brief van ESO (Europese Schippers Organisatie, waar de ASV deel van uitmaakte) en EBU (European Barge Union)
  - Vraagt de CCR om de (gezien de crisis in de binnenvaart) de data van uitvoering ROSR eisen met 2 jaar te verschuiven. (2009)
2. Verslag Raadgevende conferentie CCR in 2009
  - waar de ASV een toespraak hield over de gevolgen van het schrappen van de vrijstellingen (en het onwerkbaar zijn van de hardheidsclausule). Resultaat: een (werkbare) crisishardheidsclausule werd ingevoerd.(maar na 2 jaar vond men de crisis voorbij).
3. Verslag Raadgevende conferentie CCR in 2010
  - waaruit blijkt dat men met de opmerkingen in 2009 niets heeft gedaan en ook niet (meer) van plan is iets te doen.
4. Bijlage bij de aanbieding van de petitie 'Stop de overgangsbepalingen'

- aan Dimitrios Theologitis (DG MOVE) en Hans van der Werf (secretaris generaal CCR) in 2013 te Straatsburg (1.000 handtekeningen)
5. Brief aan de heer Theologitis (PDF English version) (2014)
- waarin gevraagd wordt zijn belofte na te komen betreffende de uitwerking van de CCR regelgeving n.a.v gesprekken die met de heer Theologitis zijn gevoerd door ASV samen met la Glissoire (Fr) en Ons Recht (Be).

#### Het binnen Nederland aan de orde stellen van deze problematiek:

1. Bij overleggen met de Rijnvaartcommissarissen , OTNB (Overleg Nautiek techniek Binnenvaart)
  - ASV zet overgangstermijnen bestaande vloot op de agenda
  - Reactie op het rapport K+V (hele rapport) Conclusie: het is de optelsom van al die eisen die het zo onmogelijk maakt om te voldoen
2. Als voorbeeld het onderwerp “geluidseisen”
  - brief aan de Rijnvaartcommissarissen betreffende de geluidseisenproblematiek
  - Officiële ASV-reactie aangaande geluidseisen
  - de geluidseisen ESI-II-5 GELUIDSMETINGEN
  - Tegenreactie vanuit het Ministerie IenW op de ASV reactie betreffende geluidseisen
3. Als voorbeeld de werking van de hardheidsclausule
  - Procedure
  - Uitleg
  - Reactie
  - Crisishardheidsclausule
  - Motie betreffende de hardheidsclausule
4. De politiek
  - Rede uit de hoorzitting over de CCR op initiatief van Betty de Boer (VVD)
  - Moties betreffende de CCR door de jaren heen
5. De pers
  - Enkele voorbeelden van artikelen verschenen in de pers over oorzaak en gevolg en persoonlijke ervaringen van schippers mbt de CCR regelgeving

#### Misverstanden

- Er zijn nog steeds misverstanden over de wijze van uitvoering van de CCR regelgeving in de diverse landen.

#### SLOTWOORD

- Extra bijlage de bijlage betreffende de petitie zelf, uitgereikt aan de aanwezigen op 26 juni

Bestuur en denktank van de ASV



## Over de hardheidsclausule een overzicht:

Een aantal stukken betreffende de hardheidsclausule

- 1) Procedure hardheidsclausule (officiële tekst)
- 2) De hardheidsclausule, hoe gaat het uitwerken? (een uitleg van de werking van de hardheidsclausule aan onze leden)
- 3) Een bezwaarschrift naar de CCR in 2008 over de regelgeving en het niet werken van de hardheidsclausule
- 4) De “coulance” van staatssecretaris Huizinga is weergegeven in de “memo hardheidclausule” in 2009. Coulance hebben de schippers nooit gemerkt. Dat is niet vreemd want men eindigt met: In z’n algemeenheid kan gesteld worden dat het makkelijker wordt om een aanbeveling van de CCR te krijgen naarmate betrokkene grotere financiële inspanningen heeft verricht en door (andere) maatregelen het gestelde doel dichterbij benaderd heeft. “
- 5) Voortgang werkgroep hardheidsclausule, waaruit blijkt hoe omgegaan is met de motie en de vraag van Minister van Nieuwenhuizen om duidelijk te maken waarom de hardheidsclausule niet werkt
- 6) Oproep gebruik de hardheidsclausule: aantoonbaar heeft de ASV eerder opgeroepen om toch vooral de hardheidsclausule te gebruiken, hoewel ook destijds al gesuggereerd werd dat dat te doen zou zijn, blijkt dat de schippers dat niet zo ervaren
- 7) Aansluitend is er ook een toelichting gestuurd naar de schippers via nieuwsbrief en sociale media
- 8) Casus die ASV heeft aangedragen om voor te leggen voor de werkgroep hardheidsclausule: ILT vindt het niet-ontvankelijk, er worden geen stappen gezet om de hardheidsclausule te vereenvoudigen
- 9) Reactie ASV op de antwoorden van Minister Harbers Onlangs heeft de ASV hierover ook nog eens gereageerd naar Minister Harbers toe toen de Minister (alweer!) voorstelde de hardheidsclausule te gebruiken

Daar waar we weten van hardheidsclausules die zijn toegekend door de CCR betrof het nieuwere schepen die niet aan bepaalde eisen konden voldoen, vaak juist vanwege innovaties (andere brandstoffen gebruiken bijvoorbeeld) waar nog geen regelgeving voor bestond. Ook wat de geluidseisen betreft hebben er jarenlang aanvragen voor hardheidsclausules in de la van ILT gelegen (Wijgula-groep), maar die bleken opeens niet meer nodig omdat met terugwerkende kracht deze nieuwere schepen “opeens” aan de geluidseisen voldeden.

Dit lijkt veel maar er is nog veel meer, dus schroom niet naar nog meer bewijsstukken te vragen over hoe de hardheidsclausule (niet) werkt, wat de ASV allemaal heeft gedaan om aan te tonen dat het niet werkt, hoe daarover moties aangenomen zijn, Minister van Nieuwenhuizen heeft geprobeerd om er iets aan te doen en ondertussen er helemaal niets veranderd is.

Overigens heeft de ASV hierover uitgebreid het Ministerie I&W op de hoogte gesteld.

### **Tenslotte**

Het lijkt ons van belang dat u weet wat er vanuit ons, de vertegenwoordigers van de gezinsbedrijven in de binnenvaart ervaren wordt.

Wij hopen in ieder geval u op voorhand inzicht te hebben gegeven in een aantal belangrijke aspecten de toekomst van de binnenvaart aangaande.

Mocht u behoefte hebben aan achtergrondinformatie dan zullen wij er alles aan doen om u die te verschaffen, u kunt dan contact opnemen met

Sunniva Fluitsma  
Woordvoerder ASV  
0611887791

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de ASV  
Sunniva Fluitsma  
Woordvoerder ASV