



Parijs, 23 februari 2023

Reactie ASV op de antwoorden van Minister Harbers op vragen van lid Van Haga (Groep Van Haga) betreffende CCR-eisen voor de binnenvaart

Geachte Minister Harbers,

Hierbij ontvangt u de reactie van de ASV op uw antwoorden op de Kamervragen van het lid Van Haga (Groep Van Haga) naar aanleiding van het bericht over nieuwe CCR-eisen voor de binnenvaart (kenmerknummer: 023Z01575, ingezonden 1 februari 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het fragment van NPO Radio 1 van 28 januari 2023 "Bijna niet meer rendabel om als binnenschipper te varen"? 1)

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u inzicht in de impact die de nieuwe eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op de binnenvaart in Nederland?

Antwoord 2 Minister Harbers:

De eisen waarnaar in het fragment wordt verwezen, zijn geen nieuwe eisen van de CCR.

Reactie ASV:

Het zijn nieuwbouw-eisen. Die aan de bestaande vloot worden opgelegd. Met als doel dat deze schepen (specifiek met een bouwjaar van voor 1976) hier niet aan kunnen voldoen. Dat is ook zo omschreven in het rapport "schepen van de toekomst" (CCR 2002) omdat men liever nieuwbouw had. Dus voor de bestaande schepen zijn dit wel degelijk nieuwe eisen.

Rapport Schepen van de toekomst:

https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf

vervolg antwoord 2 Minister Harbers

Het betreft eisen in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN)¹, waarvan de overgangstermijn vanaf 1 januari 2035 afloopt. Vroeger golden nieuwe ingrijpende technische eisen alleen voor nieuw te bouwen schepen. In 2003 is echter, met instemming van de internationale brancheorganisaties, besloten om op termijn alle bestaande schepen aan te passen aan de stand van de techniek. Voor elke technische eis is toen, wederom met instemming van de internationale brancheorganisaties, een datum bepaald, waarop bestaande schepen aan deze eis moeten voldoen. De CCR heeft dat gedaan voor de vaart op de Rijn en de Europese Commissie voor de vaart buiten de Rijn.

Reactie ASV:

2003 is 20 jaar geleden. Destijds werd ervan uitgegaan dat er voldoende nieuwbouw zou plaatsvinden, ook in het kleinere segment. Dat blijkt niet zo te zijn. Dan zou je te raden moeten gaan

¹ [ES TRIN 2021 nl.pdf \(cesni.eu\)](#)

of je dit wel zo wilt doorzetten. Ook omstandigheden zijn veranderd zoals de klimaatverandering waarbij kleinere schepen meer van belang blijken dan men destijds kennelijk heeft gedacht. Ook staat er in het rapport "schepen van de toekomst" dat bepaalde segmenten van de binnenvaart niet onevenredig hard getroffen zouden mogen worden. Dat blijkt wel het geval, zie het verdwijnen van de kleinere schepen. Maar de evaluatie die men iedere 5 jaar zou kunnen houden om te kijken of men nog wel op de goede weg zit (beschreven in "Schepen van de Toekomst") die heeft men niet gehouden, men gaat gewoon door op deze heilloze weg.

Verder schrijft de minister over "instemming van de internationale brancheorganisaties". Daarmee bedoelt de Minister de door de CCR erkende brancheorganisaties ESO (Europese Schippers Organisatie) en EBU (De European Barge Union is de Europese vereniging die vracht- en passagiersvervoersindustrie vertegenwoordigt, voornamelijk rederijen). Ten tijde van dit besluit was de ASV lid van de ESO (Europese Schippers Organisatie). De ASV echter heeft nooit het rapport gekregen waaruit de consequenties blijken laat staan de uitgewerkte regelgeving van de CCR. Wel is aan de ASV o.a. gesuggereerd dat er in verband met het opengaan van de Oostblok grenzen we een stroom schepen op de markt zouden krijgen die voor oneerlijke concurrentie zouden zorgen. Maar als schippers een "goed doorgerepareerd schip" zouden hebben zou er niets aan de hand zijn, zoals nog vele jaren daarna door sommigen vanuit de ESO, nu plaatsnemend in het IWT-platform is gezegd. De goedgebouwde schippers vertrouwen die informatie omdat er geen andere informatie was. De ASV heeft pas jaren later de hand weten te leggen op het rapport waaruit duidelijk werd wat ons te wachten stond en de ASV is ook meteen bij zowel de schippers, als ESO als de CCR gaan vertellen hoe het zat en wat de consequenties zouden zijn. Dat dat vertrouwen van de schippers nu tegen hen gebruikt wordt alsof de brancheorganisaties allemaal akkoord zouden zijn gegaan met een koude sanering van het grootste deel van de binnenvaartvloot is tekenend hoe er met deze bedrijfstak omgegaan werd en helaas dus nog steeds wordt. Dat er bovendien nog zoiets als "voortschrijdend inzicht" zou bestaan na 20 jaar desastreus beleid lijkt geheel aan de verantwoordelijken voorbij te gaan.

vervolg antwoord 2 Minister Harbers

Deze data werden bepaald aan de hand van een onderzoek van het Duitse Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V., Duisburg uit 2001. De overgangstermijnen die uiteindelijk op basis van dit onderzoek zijn vastgesteld, zijn opgenomen in de ES-TRIN.

Reactie ASV:

Bovenstaand rapport is destijds niet aan alle brancheorganisaties kenbaar gemaakt, in ieder geval niet aan de ASV die lid was van de internationale organisatie ESO. Toen de ASV er op een andere manier de hand op had weten te leggen bleek dat al in dat rapport duidelijk omschreven werd dat naarmate een schip kleiner is het technisch steeds onmogelijker wordt om aan de eisen te voldoen. Bovendien was daar ook de conclusie al getrokken dat het economisch onhaalbaar was om dit te doen. Men (de CCR, de Rijnvaartcommissarissen, dus ook het Ministerie I&W) weet dus al heel lang dat deze eisen een koude sanering betekent van een heel groot deel van de vloot. In Nederland is al veel verdwenen, door de voorgaande (rond de 100) nieuwbouweisen die er op de schepen is gelegd. Dit wordt de doodsteek voor de diversiteit van de vloot (dat betekent verdwijnen van minimaal 60% van de Nederlandse vloot, alle schepen tot 1.500 ton in ieder geval)

Het rapport:

[https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/Kleine%20binnenvaart/VBD%20onderzoek overgangsbepalingen technische eisen binnenschepen.pdf](https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/Kleine%20binnenvaart/VBD%20onderzoek%20overgangsbepalingen%20technische%20eisen%20binnenschepen.pdf)

samenvatting

[https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/6 Duits%20rapport,%20vertaling%20en%20samenvatting%20april%202009.pdf](https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/6_Duits%20rapport,%20vertaling%20en%20samenvatting%20april%202009.pdf)

vervolg antwoord 2 Minister Harbers

In 2011 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opdracht gegeven aan het onderzoeksbureau KplusV om de gevolgen van de afloop van de overgangsbepalingen in kaart te brengen

Reactie ASV:

De belangrijkste conclusie van dat onderzoek wordt nooit genoemd en dat was dat het de optelsom van al die nieuwbouwwegs is die het uiteindelijk onmogelijk maken om te blijven bestaan. Alle schepen zijn verschillend, wat voor het ene schip onoverkomelijk is, zal bij het andere schip wel kunnen, maar uiteindelijk lukt het geen enkel schip met een bouwjaar van voor 1976 om te blijven bestaan, dan zijn alle kleinere schepen weg, en zijn de kleinere vaarwegen zinloos geworden. Je hebt daarmee een enorme omgekeerde modal shift met daarbij een enorme toename CO2 uitstoot. Zie ook de reactie van het bedrijfsleven op dit rapport:

https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/11_reactie%20op%20het%20rapport%20K%20en%20V%20vanuit%20het%20bedrijfsleven.pdf

vervolg antwoord 2 Minister Harbers

Op basis van dit onderzoek en een aantal vervolgonderzoeken zijn destijds alternatieven aangenomen voor de reeks overgangsbepalingen die in 2010 en 2015 afliepen, welke voor de sector beter werkbaar zijn.

Reactie ASV:

Die alternatieven gingen vooral over eisen waar nieuwbouwschepen ook niet aan hebben kunnen voldoen. Zoals bijvoorbeeld getinte ruiten en de geluidseisen. Wiggula bijvoorbeeld kon met zijn nieuwbouwschepen niet aan de geluidseisen voldoen. De hardheidsclausules echter, zijn jarenlang in de la van ILT blijven liggen. Maar met de "versoepeling" van de geluidseisen werd opeens gesteld dat alle schepen met een bouwjaar van na 1976 aan de geluidseisen zouden voldoen, terwijl de meetapparatuur pas in 2003 goedgekeurd was. En opeens was die hardheidsclausule niet meer nodig. Maar...juist de oudere schepen moesten met proefvaarten aantonen dat zij aan de geluidseisen voldeden. Dankzij een afgedwongen lichte versoepeling en een Minister (van Nieuwenhuizen) die aan ILT stelde dat de schippers zich nu wel genoeg ingezet hadden, komen veel schepen nu door die geluidseisen.

vervolg antwoord 2 Minister Harbers

Het onderzoek uit 2011 identificeert echter ook een aantal knelpunten bij bepalingen waarvan de overgangstermijn vanaf 2035 afloopt. Het gaat hier onder andere om een aantal eisen aan verblijven, de breedte van de gangboorden, de plaats van het aanvaringsschot en het voorschip met ankernissen. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de (economische) effecten van het aflopen van deze overgangsbepalingen op het aantal (kleine) schepen. Dat onderzoek zal onder andere in kaart brengen of de afname van het aantal (kleine) schepen een negatief effect heeft op het verplaatsen van goederenstromen van de weg naar het water en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen. In het voorjaar van 2023 wordt uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.

Reactie ASV:

Een en een is twee. Als de kleinere schepen verdwijnen dan kan dat werk alleen maar overgenomen worden door vrachtwagens hoeveel onderzoek heeft de Minister nodig?

De eisen:

https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/2_ROSR.pdf

Vraag 3

- 3 *"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

Deelt u de mening dat transportvervoer over water zowel economisch als ecologisch te prefereren is boven transport over de weg?

Antwoord 3 Minister Harbers

Het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water wordt gestimuleerd. Dit is onderdeel van het vigerende mobiliteitsbeleid, dat op dit punt zijn basis vindt in het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst'.

Reactie ASV:

De meeste schippers zullen dit allemaal niet bepaald ervaren als "omzien naar elkaar", deze ijskoude sanering dient niemand.

Vraag 4

Erkent u dat een verplaatsing van watervervoer naar de weg niet verenigbaar is met de door deze regering gesteunde "modal shift"?

Antwoord 4 Minister Harbers

Het beleid is gericht op modal shift van de weg naar spoor, water en buizen. Hiermee beoogt het kabinet een omgekeerde situatie (van spoor en water naar weg) zo veel mogelijk te voorkomen.

Reactie ASV:

Dat wat gaat verdwijnen aan binnenvaartschepen valt niet op te vangen met vervoer over spoor, grotere schepen of pijpleidingen. We hebben het over een equivalent in te vervoeren tonnen van 50.000 vrachtwagens. Hoezo beleid gericht op modal shift?

Vraag 5

Deelt u de mening dat in Nederland onze relatie en omgang met water uniek is en niet vergelijkbaar met andere EU-landen?

Antwoord 5 Minister Harbers

De transportsector is van groot belang voor de Nederlandse samenleving. Binnen de transportsector neemt vervoer over water een belangrijke plaats in. De binnenvaart en binnenhavens dragen in belangrijke mate bij aan economische groei, welvaart en werkgelegenheid, zowel in Nederland als in Europa.

Vraag 6

Bent u bereid om het belang van de Nederlandse binnenvaart in Brussel te verdedigen tegen CCR-regelgeving uit Straatsburg en te pleiten voor een uitzondering?

Antwoord 6 Minister Harbers

Er is geen sprake van verschil in technische voorschriften van de CCR en de EU. De voorschriften zijn in geharmoniseerde vorm ondergebracht in één technische standaard (zie de beantwoording bij vraag 2). Beide regelgevende kaders, van de EU² en de CCR³, verwijzen naar de ES-TRIN en kennen een hardheidsclausule waarmee in individuele gevallen door de scheepseigenaar om een uitzondering van de voorschriften in ES-TRIN kan worden verzocht. De aanvraag van een hardheidsclausule wordt, afhankelijk van het type binnenschipcertificaat, door de Nederlandse delegatie ingediend bij de technische werkgroep van de EU (CESNI) of de CCR, maar het gaat om dezelfde procedure.⁴

Reactie ASV:

² Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

³ Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR).

⁴ https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2019/04/Guide_Sp_craft_nl.pdf#search=%22ontheffing%22.

De minister zou natuurlijk kunnen vragen de evaluatie die in het rapport "schepen van de toekomst" als mogelijkheid genoemd wordt nu eindelijk eens te houden en dan te concluderen of Europa dit echt wel wil. Zo niet dan zou men tot het schrappen van die jaartallen over kunnen gaan en zeggen dat inderdaad bepaalde groepen schepen binnen het segment onevenredig hard getroffen worden en dat men die wil behouden gezien de klimaatverandering en de wens van Europa van een modal shift.

Vervolg Antwoord 6 Minister Harbers

Het behartigen van het belang van de Nederlandse binnenvaart is altijd het uitgangspunt bij het optreden in relevante internationale gremia. Daar is echter ook input van de sector voor nodig. Via het aanvragen van een hardheidsclausule kan de sector aantonen waar men tegenaan loopt.

Reactie ASV:

De hardheidsclausule is onwerkbaar. Men moet alles investeren wat men heeft en vervolgens heeft men geen idee of men dan wel zijn bedrijf kan behouden. Zowel de expert, als NBKB, als ILT als het Ministerie en tenslotte de CCR kunnen negatief besluiten en dan is de ondernemer alles kwijt. Het gaat ook over veel te veel zaken (in 2035 20 moeilijke en deels onmogelijke eisen). Het gaat over 3.000 schepen à 20 eisen en een CCR die maar 2 maal per jaar bij elkaar komt. (Zie bijlage hardheidsclausule onder deze reactie)

Vervolg Antwoord 6 Minister Harbers

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat roept scheepseigenaren op van de hardheidsclausule gebruik te maken als zij niet aan de regels kunnen voldoen en zal alle medewerking verlenen aan aanvragen hiervoor. Als er meerdere aanvragen komen voor afwijking van dezelfde regels, zou dit op internationaal niveau argumenten kunnen creëren voor een meer algemene oplossing en/of herziening van deze regel.

Reactie ASV:

Als schippers dit werkbaar hadden gevonden hadden ze dat allang toegepast. Denkt de Minister nu echt dat schippers liever hun schepen waar ze op wonen, op werken en die hun pensioen zou moeten waarborgen, voor een habbekrats laten slopen als ze ook maar enigszins het idee gehad hadden dat ze geholpen zouden zijn met de hardheidsclausule? En denkt de Minister nu echt dat al die experts, werkzaam bij verzekeringsbedrijven hun klanten liever verliezen door het schip te laten slopen dan dat ze hen aanbevelen de hardheidsclausule toe te passen als ze er maar een greintje vertrouwen in zouden hebben gehad? Zij willen hun klanten behouden, wij onze schepen. Dat we ons gedwongen voelen de schepen uit de vaart te nemen zegt genoeg. Een weg vervolgen die al jaren doodlopend blijkt te zijn is misschien niet het verstandigste idee. Daarbij komt: een hardheidsclausule is er in de regel voor uitzonderingen op een maatregel. Maar dit zijn geen uitzonderingen meer, dit betreft hele categorieën schepen waarbij je echt geen helderziende hoeft te zijn om te begrijpen dat een deur waar je al tientallen jaar doorheen kan niet opeens een paar centimeter groter hoeft te zijn omdat er anders levensgevaarlijke situaties ontstaan (om maar iets te noemen).

Vraag 7

Maakt u zich zorgen om de Nederlandse binnenvaart?

Antwoord 7 Minister Harbers

Er moet de komende jaren het nodige gebeuren om de binnenvaart toekomstbestendig te maken. De maatregelen die daarvoor moeten worden genomen, zijn beschreven in de brief aan uw Kamer van 30 november 2022 over de toekomst van de binnenvaart.⁵ Deze maatregelen worden de komende maanden samen met de binnenvaartsector nader uitgewerkt in de vorm van een concrete actieagenda.

Vraag 8

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 373

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

Welke concrete acties gaat u ondernemen om de Nederlandse binnenvaart te beschermen tegen deze nieuwe one-size-fits-all regulering?

Antwoord 8 Minister Harbers

De Nederlandse delegatie heeft zich de afgelopen jaren internationaal hard gemaakt voor versoepeling van de meest knellende technische eisen (zoals stuurhuisglas, autokranen, geluid, vluchtwegen door keukens etc.). Daarmee is de sector honderden miljoenen aan verplichte investeringen bespaard.

Reactie ASV:

Dit is toch wel het omdraaien van de feiten. Er is geen enkele sector die met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moet voldoen. Zeker niet de concurrent van deze sector: de vrachtwagensector, noch het spoor. Dus hoezo bespaard? Er is in deze sector een enorme hoeveelheid geld onttrokken die de sector had kunnen besteden aan zinvolle zaken zoals vergroening. En dan zien we dat we nu "toekomstbestendig" gemaakt moeten worden? Dat hadden schippers graag gewild, maar dat is hen nu juist ontnomen door 139 eisen op te leggen waarvan nut noch noodzaak aangetoond zijn, maar waarvan iedereen weet dat het onhaalbaar is.

Vervolg Antwoord 8 Minister Harbers

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de bepalingen die vanaf 2035 in werking treden en wat het (economische) effect is van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal schepen en de mogelijke knelpunten in dat verband. Uit dit onderzoek zal moeten blijken of aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn.

Reactie ASV:

Gezien de voorgaande antwoorden van de Minister, ongetwijfeld door het Ministerie aangegeven hebben wij geen hoop op dat men, zonder daartoe gedwongen te worden, maatregelen als "mogelijk" ziet.

Hoogachtend,

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

1) NPO Radio 1, 28 januari 2023, Bijna niet meer rendabel om als binnenschipper te varen | NPO Radio 1

Voor meer informatie:

- <https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bijlagen-en-uitleg-downloaden/>
- Bijlage hierna betreffende de werking van de hardheidsclausule

De Hardheidsclausule

Minister Harbers heeft het over "hulp" bij gebruik maken van de hardheidsclausule De "hulp" bij de hardheidsclausule is al eerder toegezegd; al in 2009, daar is niets van terechtgekomen. Ook toen al zag de ASV dat aankomen.

Over de hardheidsclausule heeft de ASV in 2009 (ten tijde van de crisis) het volgende geschreven:

De hardheidsclausule, reddingsboei of fopspeen, hoe gaat het uitwerken?

Juist in deze tijd van crisis is het meer dan ooit nodig dat ondernemers vertrouwen houden in de toekomst. Maar juist nu wordt dat vertrouwen ondermijnd door de onzekerheid van heel veel schippers. Kan ik mijn schip laten voldoen aan de CCR eisen, hoeveel gaat het me kosten en valt het ooit terug te verdienen?

De datum van ingang van de CCR eisen (ROSR) komt steeds dichterbij. Er wordt gesproken over uitstel van twee jaar, maar er is nog geen besluit genomen. Er wordt gesproken over uitzonderingen, aanpassingen en dergelijke maar ook die besluiten laten maar op zich wachten.

In overleg met de Nederlandse vertegenwoordigers van EBU en ESO op 5 maart 2009 is over de hardheidsclausule door DGLM en IVW een toelichting gegeven en de conclusies zijn in het onderstaande verwoord.

De hardheidsclausule: Artikel 24.04 Overige afwijkingen

*4. Indien de toepassing van de in dit hoofdstuk genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt, kan de Commissie van Deskundigen op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het **certificaat van onderzoek worden aangetekend.***

Dat deze clausule uitsluitend in individuele gevallen kan worden toegepast volgt onder andere uit het feit dat de toegestane afwijking in het certificaat moet worden aangetekend.

Het aannemelijk maken dat de toepassing van een bepaling moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt dient uiteraard door betrokkene gedaan te worden. Hij kan daarbij natuurlijk ondersteund worden door zijn branche-organisatie.

De coulance, waarover de Staatssecretaris (Huizinga, red) in het AO van 3 februari sprak, houdt in dat in redelijkheid technisch wordt meegedacht door IVW. Daarnaast zal IVW assisteren bij het opstellen van de aanvraag aan de CCR.

Of er een aanbeveling gedaan wordt om af te wijken van de voorschriften wordt dus door de CCR besloten. De Nederlandse delegatie zal zich in de discussie over dat besluit ook coulant opstellen. 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 dichter benaderd heeft. "

opmerkingen ASV (destijds in 2009)

coulance, alweer een wassen neus

Er wordt meerdere malen gerefereerd aan de coulance waar de staatssecretaris (Huizinga, red) over sprak in verband met de keuringen. Dat lijkt heel wat maar als je de tekst leest stelt dat niets voor en dat is ook logisch want wij willen erop wijzen dat in geval van CCR dit niet iets is waar een land zelfstandig een mate van coulance in toe kan passen. Kom je met je schip over de grens dan

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

wordt gewoon gekeken of je aan de regels voldoet, ook nu al wordt er in Duitsland op gecontroleerd. Coullance wordt uitgelegd als "technisch meedenken" door de IVW. En coullant opstellen door de Nederlandse CCR delegatie in de discussie. Dat zal vast niet zijn wat de Kamerleden hadden begrepen tijdens het overleg toen de staatssecretaris hen geruststelde over de gevolgen van de uitvoering van invoering van de CCR eisen.

Eerst zoveel mogelijk investeren en dan maar kijken of het goedgekeurd wordt

De zin "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 dichter benaderd heeft." maakt duidelijk voor welke onmogelijke opdracht ondernemers komen te staan. Eerst veel investeren om je schip zoveel mogelijk te laten voldoen aan de eisen, en dan volledig overgeleverd zijn aan een instantie die je nergens op af kunt rekenen. Die een volledig ondemocratisch gehalte heeft en geen normale klachtenprocedure kent. Je bent als schipper volledig overgeleverd. Je weet dus nooit of je investering zinvol zal zijn of niet.

Voorts heeft IVW een beknopte procedure opgesteld waarin is aangegeven hoe IVW handelt wanneer er een beroep gedaan wordt op deze hardheidsclausule.

Procedure HARDHEIDSCLAUSULE

In zowel het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) als ook in de Europese richtlijn 2006/87/EG is in Artikel 24.04, vierde lid een bepaling opgenomen die bekend is als de hardheidsclausule.

Ook schepen die een volgens de Europese richtlijn gecertificeerd zijn en niet op de zone R (internationale Rijn) varen is in Artikel 24a.04 dezelfde bepaling opgenomen:

Alléén individuele gevallen kunnen met behulp van een aanbeveling gebruik maken van de hardheidsclausule. Daarbij zijn onuitvoerbaarheid van gestelde voorschriften of onevenredig hoge kosten als reden aan te voeren om gebruik te maken van art 24.04.

In zowel het ROSR als ook in de Europese richtlijn 2006/87/EG is in artikel 2.19, eerste en derde lid uitgelegd waarvoor een aanbeveling bedoeld is. Door aanspraak te maken op art 24.04 kunnen ook onuitvoerbaarheid of onevenredig hoge kosten een reden zijn om ontheffing aan te vragen van de vigerende regelgeving.

*Met een aanbeveling **kan** de commissie van deskundigen afwijkingen van de reglementen, genoemd in het ROSR of Bijlage II van de richtlijn, toestaan **mits de toegepaste materialen, inrichting of uitrustingsstukken, dan wel andere bouwkundige maatregelen getroffen worden die door het comité als gelijkwaardig zijn erkend.***

In een aanbeveling kan de commissie van deskundigen aanvullende eisen stellen om het beoogde voorschrift zoveel mogelijk te realiseren. De aanvullende eisen kunnen zowel een technische aanvulling zijn als ook een operationele beperking van de bedrijfsvoering van het schip betreffen.

Uitzonderingen op basis van onevenredig hoge kosten is NIET bedoeld om onrendabele ondernemingen in stand te houden. De overgangsbepalingen hebben in 2004 een einddatum gekregen om juist oneerlijke concurrentie tegen te gaan en de binnenvaartschepen als economisch productiemiddel te exploiteren.

Deze laatste zin is vanaf juli 2009 vervangen door:

Door de financiële crisis in de binnenvaart is een internationale werkgroep gestart om een procedure uit te werken die invulling geeft aan het gebruik/toepassen van de hardheidsclausule (ROSR, Art 24.04 4^e lid) Als basis is het onderstaande Nederlandse schema te gebruiken.

Hoe te handelen:

Door de scheepseigenaar	Door IVW – TE Binnenvaart
De eigenaar van het vaartuig, of zijn vertegenwoordiger, dient bij de IVW het schriftelijke verzoek in om gebruik te maken van art 24.04, vierde lid.	IVW houdt registratie bij van de ingediende aanvragen.
De eigenaar maakt een aanbeveling op grond van art. 2.19 waarin is aangegeven waarom van welk voorschrift wordt afgeweken, en wat men heeft gedaan om aan de intentie van het voorschrift te voldoen.	
De benodigde scheepsgegevens zijn : - scheepsnaam - unieke Europese scheepsidentificatienummer - afwijking(en) van reglement aangeven en per afwijking onderbouwen waarom van art. 24.04 gebruik gemaakt wordt - per afwijking aangeven welke alternatieve maatregelen getroffen zijn	- IVW beoordeeld de voorgestelde alternatieven - Mogelijk dat IVW in de aanbeveling aanvullende technische voorwaarden of exploitatie voorwaarden stelt aan het vaartuig. - Na instemming van IVW zal het schip een voorlopig certificaat van onderzoek ontvangen totdat het comité uitspraak heeft gedaan. - IVW zal de aanbeveling bij het relevante internationale gremium voorleggen
De eigenaar past zijn vaartuig en de aanbeveling aan naar de gemaakte opmerkingen en dient opnieuw zijn gewijzigde aanbeveling in.	IVW zal de internationale op- en aanmerkingen terugkoppelen naar de aanvrager.
of De eigenaar trekt zijn verzoek in.	Internationale acceptatie
	Bij internationale instemming zal IVW op het definitieve scheepscertificaat bij punt 52 een aantekening maken dat met de aanbeveling een afwijking van het reglement is toegestaan.

Naar aanleiding van bovenstaande schreef de ASV in 2009 over de te volgen procedure:

De uitvoering van de hardheidsclausule

Nu is er een bijlage verschenen van de IVW omtrent de toepassing van de hardheidsclausule i.r.t. de overgangsbepalingen technische voorschriften. De procedure blijkt (zoals gevreesd) ingewikkeld te zijn met een volkomen onvoorspelbare uitkomst. Ik wil graag speciaal de aandacht vestigen op deze passage:

"Uitzonderingen op basis van onevenredig hoge kosten is NIET bedoeld om onrendabele ondernemingen in stand te houden. "

Volgens het kleine schepen rapport waren vóór de crisistijd al alle kleine schepen (tot 1500 ton!!) onrendabel. Dus wat betekent dit? Allemaal slopen?

In een zeer recent schrijven is bovenstaande zin opeens verdwenen en vervangen door *"Door de financiële crisis in de binnenvaart is een internationale werkgroep gestart om een procedure uit te werken die invulling geeft aan het gebruik/toepassen van de hardheidsclausule (ROSR, Art 24.04 4^e lid) Als basis is het (hiervoor genoemde) Nederlandse schema te gebruiken."*

De vraag is: is het (dat de procedure niet bedoeld is om onrendabele ondernemingen in stand te houden) ook uit de hoofden verdwenen of was het alleen te duidelijk als men dit zwart op wit vastlegde?

Gelukkig verschijnt er nu een tekst waarin duidelijk wordt wat een geweldige hulp we krijgen in verband met de crisis. Helemaal niets. Is dit die coulance?

Ook schrijft men:

De economische gevolgen voor bestaande schepen zijn in overleg met bedrijfsleven in overgangsbepalingen vastgelegd.

Een onbegrijpelijke zin. De economische gevolgen zijn, voor zover ons bekend, alleen in een Duits rapport vastgelegd. En die gevolgen blijken dramatisch. Gemiddeld 11,4 aanpassingen a 44.000 DM en daarbovenop nog eens een extra 300.000 DM om aan de manoeuvreereisen te kunnen voldoen!!!!

Men ging er in het rapport vanuit dat bij meer dan 1 noodzakelijke aanpassing (88.000 DM) dit zou leiden tot het stoppen met het bedrijf. Economische gevolgen staan volgens ons nergens vastgelegd in overgangsbepalingen. Het bedrijfsleven (wie is dat?) is voor zover ons bekend, door middel van overleg met de bonden, alleen gevraagd mee te denken over de termijnstelling. Dus niet óf, maar wanneer de eisen van kracht zouden worden.

Wat nu?

Er is nu door ESO en EBU gevraagd de invoering van de CCR-regels (ROSR) met twee jaar uit te stellen. Dat is een begin, maar er is nog geen besluit over genomen. En na die twee jaar is dit probleem niet opgelost! Dus wat doen we dan? Wat ons betreft moeten die regels van tafel!! Nog steeds heeft niemand ons kunnen vertellen waarom ze nodig zouden zijn.

Namens de ASV
Sunniva Fluitsma
(2009)