



Reactie op de brief van de minister betreffende de CCR regelgeving

Te behandelen op het AO Binnenvaart 10 juni 2014

Rotterdam, 1 juni 2014

Aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu
Betreft: AO Binnenvaart dd. 10 juni 2014

Geachte leden van de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu

Geachte mevrouw, heer,

Hierbij wil de ASV een reactie geven op de brief van Minister Schultz met betrekking tot de CCR. Deze brief komt op 10 juni aanstaande tijdens het AO binnenvaart aan de orde. De brief betreft de zienswijze van de Minister op de CCR regels met terugwerkende kracht op bestaande schepen (ROSR) en de uitvoering van de Motie Graus die aangenomen is nadat er een hoorzitting heeft plaats gevonden over de CCR regelgeving.

Een van de onderwerpen is de brief van de minister over de CCR. De zaken waar de minister over schrijft zijn aan de orde geweest in het OTNB (Overleg Technische en Nautische zaken in de Binnenvaart) waar bedrijfsleven en ministerie de stukken hebben besproken.

Vanuit onder andere dat overleg heeft de ASV de opmerkingen over de verschillende onderwerpen die in de brief van de minister staan becommentarieerd, waarbij wij hopen dat ons commentaar u een aantal zaken zal verduidelijken en, waar nodig, u een goed inzicht geeft in de consequenties van een (voorgenomen) maatregelen.

Vanwege de leesbaarheid is de brief van de minister als uitgangspunt genomen en zijn daarin de opmerkingen in het blauw geplaatst.

Voorafgaande aan deze reactie op de brief van de minister heeft u een samenvatting ontvangen betreffende de belangrijkste punten volgens de ASV.

Hieronder vindt u de brief van de minister over de CCR inclusief de reactie van de ASV

1 *"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

Minister Schultz:

Geachte voorzitter,

Tijdens het algemeen overleg met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 3 december 2013 heb ik toegezegd kort na de ontvangst van de agenda voor de voorjaarsvergadering van de CCR in mei of juni met een oplegnotitie voor de Kamer te komen, waarin ik mijn inzet voor het gesprek toelicht. Met deze brief wil ik aan de toezegging tegemoet komen.

Ik ben verheugd u te melden dat door de inzet van de Nederlandse delegatie het gelukt is voor de meest problematische overgangsbepalingen uitstel tot 2020 af te spreken.

Reactie ASV : De “meest problematische overgangsbepalingen”, hierover is geen consensus bereikt met het bedrijfsleven, tijdens een van de mogelijke overlegmomenten. “In overleg met het bedrijfsleven” moet gezien worden als “het voorleggen aan”, en “het mededelen van”. Wel werd met medewerking van het bedrijfsleven de organisatie KplusV in staat gesteld om een rapport op te stellen betreffende de “knelpunten”. Het belangrijkste knelpunt: de hoeveelheid regels en het uiteindelijk weten dat men niet zal kunnen voldoen is nergens meegenomen in voorstellen vanuit het ministerie. En de brief die alle bonden destijds ondertekend hebben waarin het bedrijfsleven in de binnenvaart schreef dat men zich niet herkende in de conclusies is tot op vandaag genegeerd.

Inhoudelijk over dit moratorium:

Overgangsbepalingen gezien vanuit het Ministerie I en M , besproken bij het OTNB

Er wordt binnen het comité van de CCR een document besproken waarin gekeken wordt naar uitstel van een aantal bepalingen. Dat kan twee, drie of vijf jaar worden. Het was de Nederlandse delegatie opgevallen dat de Zwitsers een mattere houding hebben dan voorheen. Alleen de Duitse delegatie volhard nog in het niets willen veranderen. Of er na uitstel ook daadwerkelijk wat gaat veranderen in deze bepalingen zal de tijd moeten leren.

Verder kan/wil men niks meer doen op dit dossier. Er is te weinig druk op de delegaties van de andere landen vanuit de sector en vanuit de politiek. We zijn er wederom op gewezen dat de mogelijkheid van de hardheidsclausule er is en dat als we het niet eens zijn met hoe de uitvoering gaat in verschillende landen we altijd ergens anders kunnen keuren.

Reacties op bovenstaande vanuit het bedrijfsleven tijdens het OTNB:

BLN meldt dat er een brief ligt van EBU/ESO met het verzoek alle overgangsbepalingen uit te stellen en de data gelijk te trekken met de EU Richtlijn, mede i.v.m. de aankomende harmonisatie, welke nog in een zeer jong stadium is. Daar komt geen reactie op.

Ministerie: De Belgische, Franse en Nederlandse delegaties hebben in maart 2014 voorstellen ingediend voor de overgangsbepalingen van het ROSR1 (zie document RV (14) 10 = RV/G (14)24 = JWG (14) 20) die in aanmerking komen voor een moratorium (tijdelijke opschorting van de afloopdatum). Voor alle voorgestelde bepalingen wordt gesteld dat “nader onderzoek nodig is om een overzicht te krijgen van de omvang van de problemen en

voorstellen voor eventuele alternatieven te formuleren. Enkele onderzoeken bevinden zich al in een vergevorderd stadium, met andere moet nog worden begonnen.

Bereikte akkoord in de CCR:

Overgangsbepalingen van het ROSR waarover in de werkgroep akkoord kon worden bereikt voor een moratorium:

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 3.04, lid 7 – Ten hoogste toegelaten geluidsniveau in machinekamers

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 7.01, lid 2 – Niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip

Art. 24.02, lid 23 m.b.t. art. 8.05, lid 6 – Inrichting en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen in de brandstoftank

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 8.10, lid 2 – Door een varende schip voortgebracht geluid op 25 m afstand

Art. 24.02, lid 23 m.b.t. art. 8.10, lid 3 – Geluidsgrens voor stilliggende schepen

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 9.01, lid 1 – Eisen aan elektrische installaties

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 12.02, lid 5 – Geluidshinder en trillingen in verblijven

Art. 24.02, lid 23 m.b.t. art. 11.12, lid 2, 4, 5 en 9 – Fabrieklabel, beveiliging, bescheiden aanboord voor kranen

Art. 24.02, lid 2 en art. 24.06, lid 54 – Gescheiden machinekamer van passagiersschepen m.b.t. art. 15.07, lid 2

reactie ASV:

ASV: De reactie van de ASV is hierop dat het slechts een druppel is op de gloeiende plaat die aan het totale probleem weinig oplost. De reactie van de Nederlandse delegatie CCR was dat de schippers dan maar gebruik moeten maken van de hardheidsclausule. Op het antwoord van de ASV dat dat een onwerkbaar clausule is kwam geen antwoord.

Vervolg brief Minister:

Daarnaast is er een oplossing voor de lichtdoorlatendheid van de stuurhuisruiten afgesproken

ASV: Overgangsbepalingen inzake de lichtdoorlaatbaarheid van ruiten in stuurhuizen

gezien de verslagen (de vergadering van 30 oktober 2013 RV13) moet de ASV de conclusie trekken dat alle landen het voorstel van Nederland afwijzen omdat Nederland niet heeft gedaan wat afgesproken is. Afgesproken was met een voorstel te komen voor de ruiten van bestaande schepen, maar de Nederlandse delegatie heeft in het voorstel ook de nieuw te bouwen schepen betrokken. Omdat Nederland dus niet datgene heeft gedaan wat afgesproken was zal ook dit voorstel het (op deze wijze) niet halen.

Overigens gaf de Nederlandse delegatie van de CCR in de vergadering aan dat dit soort onderzoeken veel geld kosten en dat het onzeker is of er in de toekomst geld voor vrijgemaakt zal worden.

(vervolg brief Minister)

en zal er de komende jaren een compromis voor de relingplicht worden uitgewerkt. De formele besluitvorming hierover vindt plaats in de komende plenaire vergadering.

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

ASV: Over de Relingplicht

Gemeenschappelijke Werkgroep JWG

De Joint Working Group vormt de samenwerking tussen CCR en de Europese commissie, waarbij in dit geval de landen van de Europese commissie een rol spelen. Bij zaken ingebracht bij de JWG is er, in tegenstelling tot de CCR, voor het komen tot regelgeving geen unanimititeit nodig. Dus waar Nederland het niet voor elkaar krijgt iets aan de overgangsbepalingen ROSR te doen omdat dat middels unanimititeit moet (CCR), speelt Duitsland het via deze Joint Working Group (JWG) als men de relingenplicht er door wil krijgen en merkt dat Nederland dat niet wil. Dat kan namelijk dan via meerderheid van stemmen en delft Nederland dan ook in dit geval weer het onderspit.

relingplicht

De relingplicht (b)lijkt er te gaan komen naast de reddingsvestplicht. De reddingsvestplicht die al is ingevoerd om...te zorgen dat we geen relingplicht zouden krijgen. Nu hebben we dus beide verplichtingen. De relingplicht geldt ook voor bestaande schepen (groter dan 55 meter). Bovendien moeten het vaste relingen zijn en...wil men het al op zeer korte termijn invoeren. Dat, terwijl het relingverhaal pas in 2020 aan de orde zou zijn. De vereniging Schuttevaer wees erop dat dit ongeveer onmogelijk is bijvoorbeeld voor containerschepen met een smal gangboord. Hoe moeten ze de relingen plaatsen zodat ze er nog kunnen lopen? Daarnaast vindt men de omschrijving zo onduidelijk dat het lijkt alsof men werkelijk overall rond het schip relingen zal kunnen eisen. Ook wordt erop gewezen dat duwbakken niet aan de relingplicht hoeven te voldoen. Hoe kan het dat men wel veilig over een duwbak kan lopen maar zodra het een schip is een reling nodig heeft?

Specifiek werd door het ministerie wel genoemd dat de relingen voorzien moesten zijn van een soort toegang voor als de BOA's (Rijkswaterstaat en politie) aan boord willen komen. Zij zagen toch wel enig gevaar in het over die relingen moeten klimmen.

Hoe het voor de schipper is???

(vervolg brief minister)

De agenda voor de plenaire vergadering, die op 12 juni plaatsvindt, vindt u in bijlage 1. De besluitvorming in de plenaire vergadering is voorbereid door de comités RP en RV. Dit zijn de comités van de CCR die daadwerkelijk zijn belast met het voorbereiden van regelgeving. De besluiten die voorliggen in de Plenaire vergadering zijn tot stand gekomen naar aanleiding van akkoorden die de vijf lidstaten hebben bereikt in deze comités.^[1] Voor een verdere toelichting op de positie van deze comités binnen de CCR en het besluitvormingsproces, verwijs ik naar bijlage 2.

Ik wil uw Kamer in het bijzonder informeren over de onderwerpen die geagendeerd zijn onder punt 7 en punt 6 van de agenda van de plenaire vergadering. De andere agendapunten zijn met name informerend van karakter. Mocht daartoe aanleiding zijn, dan zal ik u in de aanloop naar het Algemeen Overleg van 10 juni nadere informatie doen toekomen.

[1]^[1] De onderhandelingsinzet van de Nederlandse delegatie in deze Comités is traditiegetrouw voorbesproken met een uitgebreide delegatie van het Nederlandse binnenvaartbedrijfsleven, alsmede met uitvoerings- en handhavinginstanties in het zogenaamde Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart.

In deze brief ga ik tevens in op de door uw Kamer aangenomen motie van het lid Graus^[2] met het verzoek er bij de CCR op aan te dringen om de (nieuw)bouweisen die men voornemens is in te voeren voor de binnenvaartvloot, niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter.

Technische eisen aan schepen - overgangsbepalingen (agendapunt 7 plenaire vergadering)

Agendapunt 7.1: verlenging van enkele voorschriften van tijdelijke aard.

Het vaststellen van voorschriften van tijdelijke aard is in de CCR vrij gebruikelijk om nieuwe methoden en technieken eerst op hun merites te kunnen beoordelen. Na drie jaar wordt dan besloten of het voorschrift definitief wordt ingevoerd, afgeschaft of met nog eens drie jaar wordt verlengd. Onder dit agendapunt zijn de relingplicht en de eisen aan boordzuiveringsinstallaties voor passagiersschepen geagendeerd.

Nederland is in principe tegen de relingplicht, maar kan instemmen met verlenging van het tijdelijk voorschrift voor de duur van drie jaar. In die periode geldt het voorschrift alleen voor nieuw te bouwen schepen, groter dan 50 meter. In de komende drie jaar zal naar een compromis worden gezocht dat voor alle partijen acceptabel is. Onderzoek heeft inmiddels uitgewezen dat een vast aangebrachte reling een veiligheidsverhogend effect kan hebben, maar dat hetzelfde effect wordt bereikt door het dragen van een reddingsvest. Het veiligheidsrendement van een reling lijkt niet op te wegen tegen de kosten en de praktische bezwaren om op bestaande schepen een reling aan te brengen. Bij de uitwerking van het compromis zet ik er daarom op in dat bestaande schepen ongemoeid worden gelaten.

ASV: Wat ons (alle Nederlandse bonden in een gezamenlijk overleg hieromtrent) was opgevallen is dat in het hele onderzoek betreffende de "opbrengst" van de relingplicht m.b.t. de veiligheid de kostenfactor helemaal niet meegenomen was. Daarmee bedoelen we niet de kosten in euro's maar de kosten aan mensenlevens en extra ongevallen juist door het WEL hebben van een reling. Dat heeft namelijk het verleden ook uitgewezen, er zitten ook gevaren aan. Die "kostenpost" is helemaal niet meegewogen in de besluitvorming.

Vervolg brief minister

Ook met de verlenging van hoofdstuk 14a (boordzuiveringsinstallaties voor passagiersschepen) kan Nederland instemmen. Voordat aan het eind van de komende periode van drie jaar wordt besloten over definitieve invoering, moet er dan wel een gedegen evaluatieonderzoek zijn uitgevoerd naar de toepassing van dit hoofdstuk.

Agendapunt 7.2: lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten.

Sinds de overgangsbepalingen op de agenda staan, is het onderwerp "lichtdoorlatendheid" door het binnenvaartbedrijfsleven aangeduid als één van de grootste knelpunten. Na jaren van onderhandelen valt nu eindelijk een besluit. Met dit besluit wordt naar schatting een derde van de Nederlandse vloot een kostenpost van vele duizenden Euro's bespaard, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid.

[2]^[2] Kamerstukken II, 2013/14, 33450, nr. 17

Het voorliggende besluit houdt in dat bestaande schepen mogen blijven varen met ruiten die weliswaar geen 75%, maar wel minimaal 60% lichtdoorlatendheid hebben. In dat geval kan met enkele eenvoudige en goedkope maatregelen worden bereikt dat het zicht voor de roerganger niet vermindert. Dit besluit wordt genomen op basis van uitgebreid onderzoek, uitgevoerd door TNO in opdracht van het ministerie van IenM.

[Zie eerdere reactie op dit punt](#)

Agendapunt 7.3: uitstel van inwerkingtreding tot 1 januari 2020 van enkele bepalingen.

De lidstaten zijn het unaniem eens geworden over uitstel van inwerkingtreding van enkele zeer knellende technische eisen waarvan de overgangstermijn in 2015 afloopt. De termijn wordt verschoven naar 2020.

Het betreft de volgende bepalingen:

Bepaling	Onderwerp
3.04, zevende lid	Geluidsdruk machinekamer
7.01, tweede lid	Geluidsdruk in stuurhut
8.10, tweede en derde lid	Geluidsdruk 25 meter afstand schip
12.02, vijfde lid	Geluidsdruk woon- en slaapruidten
9.01	Elektrische installaties
10.04, eerste lid	Bijboten volgens norm
11.12, lid 2, 4, 5 en 9	Eisen aan kranen
15.08, derde lid, onder a	Eisen aan alarminstallatie
15.06, zesde lid, onder c	Vluchtwegen niet door keukens
8.05, zesde lid	De doorsnede van de ontluchtingsleiding en van de verbindingen tussen de tanks.
15.07, eerste en tweede lid	Tweede onafhankelijke voortstuwing en aparte machinekamers

Nagenoeg alle genoemde bepalingen waren al sinds 2011 op voorspraak van Nederland onderwerp van discussie in de CCR.^[3] In 2011 heeft Nederland alles op alles moeten zetten om het onderwerp überhaupt op de agenda van de CCR te krijgen. De bereidheid tot besluiten te komen over lichtdoorlatendheid en het moratorium op bovenstaande

[3]^[3] Zie ook de bijlage bij de brief van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart aan uw Kamer van 22 november 2013

bepalingen, alsmede de getoonde bereidheid om aan definitieve oplossingen te werken, is bij enkele delegaties in de CCR pas gedurende het afgelopen half jaar zichtbaar geworden. Daar zag het in eerste instantie niet naar uit en ik beschouw dit daarom als een doorbraak. De kans dat in de CCR te praten valt over heroverweging van andere bepalingen waarvan de overgangstermijn in 2015 afloopt, acht ik hoogst onwaarschijnlijk.

ASV: Er wordt alles op alles gezet en er is een doorbraak leest de ASV. Maar nergens lezen wij dat men de CCR landen aanspreekt op het feit dat men daar de regelgeving helemaal niet uitvoert Dat bevreedt ons zeer, want dat zou een argument zijn voor die landen om zich wat soepeler op te stellen tegenover Nederland.

Vervolg brief Minister

Overigens moet wel worden aangetekend dat uitstel van inwerkingtreding niet automatisch afstel betekent. Het is de bedoeling dat de komende vijf jaar worden benut om per bepaling onderzoek te doen naar mogelijke alternatieve oplossingen, zoals dat ook bij de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten is gebeurd. Wanneer zo'n oplossing zich aandient, eindigt het moratorium.

Ik wil er de komende jaren alles aan doen om voor bovengenoemde bepalingen tot bevredigende definitieve oplossingen te komen. Onderzoek naar geluidseisen en eisen aan kranen zijn reeds in gang gezet respectievelijk opgeleverd en nog dit jaar start een onderzoek naar eisen aan elektrische installaties. Hierbij trek ik zoveel mogelijk samen op met andere CCR-lidstaten en de brancheorganisaties. Ook andere lidstaten hebben aangegeven naar bepaalde onderwerpen onderzoek te willen laten doen.

Verkeersregels (agendapunt 6 plenaire vergadering)

Tijdens de plenaire vergadering zal worden besloten hoe lang men mag blijven doorvaren wanneer AIS-apparatuur onverhoopt defect raakt. Nederland zet in op toestemming voor reparatie in de haven van bestemming, mits binnen 48 uur nadat het defect is opgetreden. Hierbij moet dan de radar worden ingeschakeld en moet het schip zich met enige regelmaat melden bij de verkeerspost. Op basis van de discussie in Comité RP worden geen problemen verwacht in de plenaire vergadering.

Reactie ASV

Daar waren we nu precies zo bang voor, en een van de hoofdargumenten waarom we al die tijd tegen een AIS verplichting waren. Nu betekent de verplichting van AIS dat als er iets kapot gaat je schip stilgelegd kan worden. Binnen 48 uur lijkt heel redelijk maar waar is die reparateur? Wanneer kan hij je helpen? En het raakt kant nog wal wetende dat (snelvarende) politieboten geen AIS hoeven, noch marinevaartuigen dus dat "veiligheidsaspect" kan de reden niet zijn. Als zij kunnen varen zonder dat er direct een ongeluk plaatsvindt zonder AIS kunnen andere schippers dat ook. En dan die radar: wat gebeurt er bij schepen die geen radar hebben (of waarvan die recentelijk niet meer onder de goedgekeurde radars valt)?

Minister: In Comité RP is tevens overeenstemming bereikt over minimumeisen aan apparatuur ten behoeve van Inland ECDIS. Dit zijn de digitale vaarwegkaarten ten behoeve van het gebruik van AIS. De apparatuur die wordt gebruikt voor het projecteren van de vaarwegkaarten, mag tijdens de vaart alleen voor dat doel worden gebruikt.

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

ASV: Dus weer een aparte laptop, computer of wat ook aanschaffen alleen voor die vaarkaarten! En als die kapot gaat.....Ook weer stilleggen?
Hoe zat het ook weer met minder regelgeving?

Minister: Motie Graus

Naar aanleiding van het algemeen overleg van 3 december 2013 heeft uw Kamer op voorspraak van de heer Graus een motie aangenomen met het verzoek er bij de CCR op aan te dringen om de (nieuw)bouweisen die men voornemens is in te voeren voor de binnenvaartvloot, niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter.

Indachtig de motie zal bij het van kracht worden van de verschillende overgangsbepalingen nadrukkelijk worden gekeken naar de impact van deze bepalingen op de kleinste schepen. Mochten kleine schepen onevenredig getroffen worden of zouden de bepalingen technisch moeilijk uitvoerbaar zijn of met onevenredig hoge kosten gepaard gaan, dan zal de Nederlandse delegatie voorstellen indienen om deze bepalingen voor deze groep schepen aan te passen dan wel te schrappen.

ASV: Dit is NIET de uitvoering van de motie Graus. Men weet ook dat er helemaal geen tijd (en geld) meer is om nu nog eens na te gaan welke eisen technisch uitvoerbaar zouden zijn of economisch onhaalbaar. Men weet o.i. heel goed dat dit hetzelfde is als zeggen dat men de motie niet uit gaat voeren.

De ASV heeft de motie op de agenda van het OTNB gezet omdat wij ons afvragen hoe het Ministerie IenM en de CCR delegatie hier op reageert. De motie luidde:

GEWIJZIGDE MOTIE VAN HET LID GRAUS

Ter vervanging van die gedrukt onder nr. 8

Voorgesteld 17 december 2013

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) aan te dringen om de (nieuw)bouweisen die men voornemens is in te voeren voor de binnenvaartvloot, niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter, en gaat over tot de orde van de dag.

Graus

De reactie van het ministerie was dat de motie onduidelijk is:

* men is niet voornemens de (nieuw)bouweisen in te voeren, men heeft dat in feite al ingevoerd

* Het lijkt of dit ook zou gelden voor nieuw te bouwen schepen terwijl dat toch niet de bedoeling kan zijn

De aanwezigen van de vergadering konden zich in die kritiek wel vinden maar we merkten op dat de motie aangenomen is en dus uitgevoerd moet worden. Er is een brief over uit maar de inhoud kon men ons nog niet verklappen.

(Vervolg brief Minister)

Bij voorstellen voor nieuwe regelgeving zal in de impact assessment steeds nadrukkelijk aandacht worden gevraagd voor de gevolgen van deze regelgeving voor kleine schepen.

Vervolg vanuit het OTNB verslag van de ASV:

Overige zaken

Kosten-batenanalyses voor nieuwe voorschriften

Dit betreft de procedure inzake de uitvoering van kosten-batenanalyses voor nieuwe veiligheidstechnische voorschriften die circa tien jaar geleden door het adviesbureau PLANCO is uitgewerkt en in een computerprogramma heeft geresulteerd.

Vooraf naar aanleiding van het gebrek van het aantonen van nut en noodzaak van de ROSR is dit door de Nederlandse delegatie op de agenda gezet. Zoals het is voorgesteld is de procedure enerzijds gedetailleerd en relevant, maar vereist deze anderzijds een zeer grote gegevensbasis. Verschillende landen willen op een verschillende wijze hiermee omgaan. Duitsland zou het begroeten wanneer de CCR impactevaluaties zou uitvoeren, terwijl Zwitserland verklaart dat de in Zwitserland vereiste impactevaluaties veel minder gedetailleerd zijn dan de gepresenteerde procedure en Frankrijk vaststelt dat de gepresenteerde procedure zwaar is en onzekerheden inhoudt.

Reactie ministerie: Nederland zoekt het compromis en bepleit een gefaseerde benadering. In eerste instantie kan een methode met een relatief eenvoudige procedure worden gekozen. Voor het geval deze niet acceptabel zou zijn, kan een complexere methode met een intensievere procedure worden geselecteerd.

Naar aanleiding van dit punt ontstond tijdens het OTNB (overleg Technisch en Nautisch Binnenvaart) een discussie over de invoering van het ROSR en de wijze waarop dat is gedaan. De BLN bracht naar voren dat er bij de invoering van de ROSR helemaal geen impactanalyse plaatsgevonden heeft waarbij het ministerie zei dat over ieder punt uitgebreid gesproken zou zijn. De ASV refereerde wederom aan het Duitse rapport waaruit in 2003 al bleek dat de schepen er niet aan zouden kunnen voldoen en het zou leiden tot een koude sanering en het daaraan voorafgaande rapport (2001) van de CCR waarin duidelijk staat dat deze regelgeving erop gericht is de levensduur van de schepen te bekorten. Dat is geheel in strijd met datgene wat het ministerie suggereert en sluit aan bij datgene wat de BLN naar voren brengt.

Over onderstaande heeft de Minister geen verslag gedaan maar is wel aan de orde geweest in het OTNB:

Wijziging van artikel 2.18, zesde lid, van het ROSR met het oog op een verspreiding van gegevens aan de Europese scheepsdatabank

Het secretariaat van de CCR heeft bij de uitwerking van het voorstel aangenomen dat de delegaties in principe hun steun verlenen aan de nieuwe scheepsrompdatabank die onder de verantwoordelijkheid van de Europese Commissie beheerd wordt en de verspreiding van gegevens uit de Rijncertificaten in dit kader goedkeuren.

Er staan nog vragen open (Duitsland), bijvoorbeeld met betrekking tot de gegevensbescherming (waar Zwitserland geen probleem mee heeft), de bevoegdheden die bij de CCR blijven, de omschrijving van de databank en de rol van de Europese Commissie. Nederland: vindt de invoering van een eenvoudige en uniforme procedure voor de controle van de toegekende unieke Europese scheepsidentificatienummers noodzakelijk en vindt dat elke wildgroei bij de toekenning van de scheepsidentificatienummers moet worden vermeden.

9 *"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

Dienstinstructie inzake adequate hulpmiddelen voor het inzicht in dode hoeken

Ook deze discussie loopt alweer enkele jaren waarbij ik wil verwijzen naar de verslagen hierover RV 14

Duurzame ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart “Greening van de binnenvaart”

De Europese Commissie heeft verschillende opties voorgelegd voor de herziening van Richtlijn97/68/EG2

Men trekt de volgende conclusies:

- * De greening in de binnenvaart wordt niet bevorderd door de emissiereducties die momenteel door de Europese Commissie, directoraat-generaal Ondernemingen, worden voorgesteld.
- * De motoren voor binnenschepen worden in kleine series geproduceerd, waardoor de uitlaatgasnabehandelingsinstallaties voor deze motoren altijd met hoge investeringskosten gepaard gaan.
- * LNG heeft een aanzienlijk potentieel voor de reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen; de financiering van nieuwbouwschepen en vooral de ombouw van bestaande schepen voor het gebruik van LNG als brandstof ligt echter moeilijk.
- * De grote binnenschepen beschikken in de regel over nieuwe en dus minder vervuilende motoren dan de kleinere en oudere schepen. Een aanscherping van de emissievoorschriften alleen voor grote schepen zou om deze reden concurrentievervalsend kunnen werken.
- * De uitrusting achteraf van de bestaande vloot met uitlaatgasnabehandelingsinstallaties is onhaalbaar in economisch opzicht.
- * De realisatie van een efficiënte greening van de binnenvaart vereist aanzienlijke subsidies of zware economische ingrepen in de binnenvaartsector.
- * De ervaringsgegevens met de toepassing van het CDNI inzake het brandstofverbruik van de binnenschepen zijn adequaat voor de uitvoering van een plausibiliteitscontrole. De door IFEU3 bepaalde waarden zijn echter nauwkeuriger wegens de gebruikte methodiek en data.

Het ministerie IenM benadrukt dat mogelijkheden bestaan om de uitstoot van schadelijke stoffen van binnenschepen te verlagen. De ondernemers zouden zich moeten inzetten om deze mogelijkheden te gebruiken.

In dit kader werd gesproken over het feit dat het ernaar uitziet dat ook bestaande motoren aan eisen als klasse 6 zullen moeten gaan voldoen. In dit geval lijkt de eis uit Europa te komen (DG MOVE). De Nederlandse delegatie van de CCR wil voorstellen wat emissie-uitstoot en dergelijke betreft te kijken naar het hele schip (Aggregaten etc ook meenemen) om zo aan te tonen dat er meer reductie van emissie te behalen valt dan alleen vanuit de hoofdmotor.

De ASV heeft hier aangegeven dat we rapporten ter discussie stellen waarin wij ons niet in de uitkomsten van verbruik van bepaalde type schepen herkennen. Deze rapporten worden wel voor “waar” aangenomen. Er werd in dit kader gesproken over het rapport van Panteia,

Wat betreft greening en duurzaamheid heeft bij dit onderwerp de ASV zich wederom afgevraagd waarom men over duurzaamheid spreekt maar een essentieel deel van de duurzame vloot vernietigt en de rest van de vloot het bestaan heel moeilijk maakt.

Het ministerie gaf aan dat dit welbewust is gedaan, wetende dat bepaalde schepen er niet aan konden voldoen en als we het willen veranderen moeten we bij de politiek zijn, niet bij de Nederlandse delegatie van de CCR .

4. Regelgeving spudpalen

Men wil op plekken waar ankeren verboden is het gebruik van spudpalen wel toestaan. Er moeten borden ontwikkeld worden waarbij duidelijk wordt waar je mag ankeren, spudpalen mag gebruiken of beiden.

5. Versoepeling aanvraag alleenvaar-regelgeving (zie bijlage)

Dit agendapunt is ingebracht door de ASV middels een concept brief gericht aan het ministerie. Daarbij vraagt de ASV Concreet om de mogelijkheden te bezien, om ook de Westerschelde, geheel of gedeeltelijk, eventueel onder bepaalde voorwaarden, onder de alleenvaarregeling te laten vallen. De argumenten daarbij zijn dat met alle hedendaags gangbare scheepselektronica, zoals marifoon, ATIS, AIS, radar, automatische stuursystemen, verkeersbegeleiding en dergelijke het op de Westerschelde met zijn brede en diepe vaargeul niet gevaarlijker varen is, dan op de rest van de Zeeuwse wateren, het IJsselmeer, de Waddenzee of de grote kanalen of rivieren met de aldaar drukke scheepvaart. Het feit, dat alleenvaart op de Westerschelde niet is toegestaan is een grote belemmering voor de onderhavige schippers.

De vraag werd ter plekke ondersteund door de heer Kester (BLN) die destijds bij het tot stand komen van de regeling betrokken was en bevestigde wat de ASV ook inbracht: er is nergens gebleken dat het alleen varen een extra risico met zich heeft meegebracht en tot ongevallen geleid zou hebben. Ook zag hij het verschil niet tussen varen op bijvoorbeeld de Oosterschelde en de Westerschelde wat risico's betreft.

De heer (IenM) deelde mee dat hij persoonlijk helemaal tegen alleen varen is.

De reactie was dat deze mening niet gestoeld is op argumenten.

Er werd gesuggereerd dat de Belgen ook betrokken dienen te worden in zo'n besluit over de Westerschelde. De ASV daarentegen heeft van een jurist, gespecialiseerd in de binnenvaart, begrepen dat Nederland zelfstandig kan en mag bepalen wat in dit geval de regelgeving is op haar eigen vaarwater.

6. Wvttk en Rondvraag en sluiting

De ASV heeft haar ongenoegen geuit over het feit dat we een klacht over de werking van het CDNI verdrag hebben gedeponereerd bij de CCR, 4 weken voor deze vergadering waar de CCR nog steeds geen ontvangstbevestiging op heeft gestuurd, de telefoon niet opneemt en geen mails beantwoord. Volgens de heer Mensink heeft men de klacht besproken en onmiddellijk als niet ontvankelijk beoordeeld. De ASV zou daar graag een officieel antwoord over ontvangen.

Tot zover de inbreng van de ASV voor nu

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Tot zover de reactie van de ASV op de brief van de minister Schultz van Haegen

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)