

# ASV

## Petitie Geef de binnenvaart TOEKOMST



Voorjaar 2018

# Bijlage bij petitie

## ‘Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot’

### **Naam Petitie**

Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot.

### **Omschrijving**

Het veiligste en minst milieubelastende goederenvervoermiddel, de binnenvaart, wordt door onnodige regelgeving zo tegen-  
gewerkt dat de investeringskracht en zelfs de toekomst van deze bedrijfstak in het geding is. Dit heeft verregaande conse-  
quenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland.

### **Wij**

Binnenschippers van de modernste en veiligste vloot ter wereld, met schepen van diverse afmetingen.

### **Constateren dat:**

- De binnenvaart onevenredig veel (CCR-)eisen opgelegd krijgt.
- Veel schepen niet aan de (geluids)eisen kunnen voldoen.
- Noodzakelijke (vergroenings)investeringen onmogelijk worden.
- De diversiteit en het toekomstperspectief van de vloot afneemt.
- Er inmiddels al een koude sanering plaatsvindt.
- Veel schepen < 1.500 ton na 2025 verdwenen zijn.
- Kleinere vaarwegen onbruikbaar worden.
- Daardoor na 2020 wekelijks circa 74.000 extra trucks op de weg zullen rijden.

### **En verzoeken**

- De binnenvaartsector een toekomstperspectief te bieden
- De diversiteit van de Nederlandse binnenvaartvloot te waarborgen door:
  - Rekening te houden met de (on)mogelijkheden van de (verschillende type) binnenvaartschepen
  - Het terugdraaien van regelgeving waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet vastgesteld is
  - Nieuwbouweisen aan bestaande schepen gebouwd voor 1976 alleen van toepassing te verklaren bij nieuw-, ver- of ombouw van een schip.

In deze bijlage is verdere achtergrondinformatie opgenomen over de in de petitie genoemde regelgeving/(CCR-)eisen. Deze eisen staan in de ‘Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor Binnenschepen’ (ES-TRIN) [1]

Specifiek wordt in deze bijlage ingegaan op de overgangsbepalingen voor de bestaande vloot. Wat zijn de overgangsbepalingen? Wat is de impact op de vloot? Wat zijn de ontwikkelingen geweest in dit ruim 10 jaar durende conflict tussen de schippers en de wetgevende machten? Hoe moet het verder met deze kwestie?

Uiteraard is deze bijlage slechts een samenvatting. Verdere informatie is te vinden door gebruik te maken van de nummering in de tekst.

Voorjaar 2018

# Wat zijn de ES-TRIN overgangsbepalingen?

Voor binnenvaartschepen, die de Europese waterwegen bevaren, zijn door het comité CESNI (samenwerking Rijnvaart-commissie CCR en de Europese Unie) sinds kort de technische eisen vastgelegd in de ES-TRIN. Daarvoor waren separate voorschriften van kracht; het ROSR (CCR) voor schepen die (ook) op de Rijn varen en de Europese Richtlijn voor schepen die niet de Rijn bevaren, maar wel internationaal de Europese waterwegen. Qua inhoud waren deze voorschriften nagenoeg gelijk. Met ES-TRIN zijn de kleine verschillen geharmoniseerd.

De overgangsbepalingen van beide (ROSR en Richtlijn) staan in Deel IV van de ES-TRIN:

## HOOFDSTUK 32. OVERGANGSBEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE OP DE RIJN (ZONE R) VAREN

## HOOFDSTUK 33. OVERGANGSBEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE UITSLUITEND WATERWEGEN BUITEN DE RIJN (ZONE R) BEVAREN

Voor elk van de bepalingen heeft men een termijn en evtueel voorwaarden vastgesteld:

*“N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na dd-mm-jjjj”*

N.V.O. betekent dat;

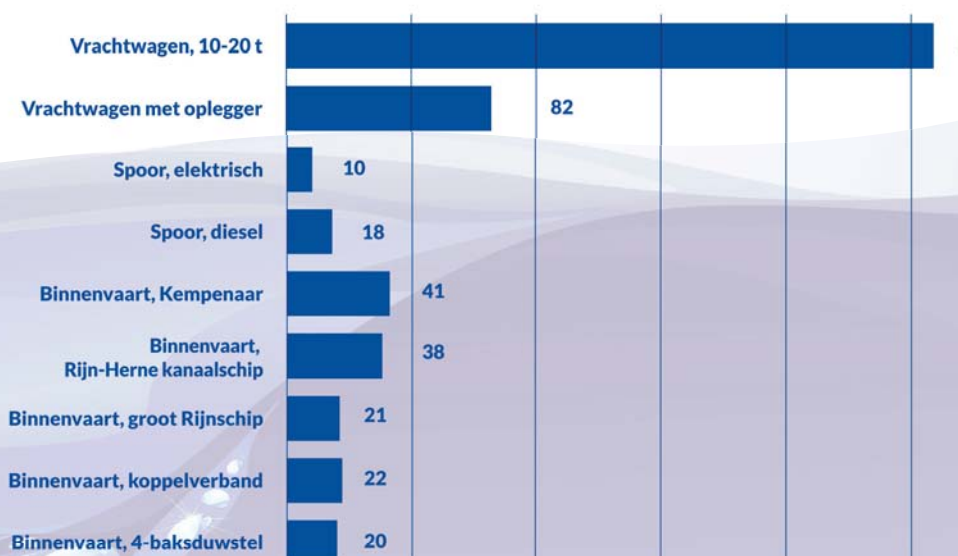
*“het voorschrift is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat dit voorschrift slechts van toepassing is op **Nieuwbouw**, bij **Vervanging** of bij **Ombouw** van de betreffende delen of sectoren.”*

Elk schip moet minimaal elke 7 jaar gekeurd worden om het certificaat van onderzoek te verlengen en moet vanaf dat moment voldoen aan een gedeelte van de in totaal circa 140 overgangsbepalingen.

Elk hoofdstuk van de ES-TRIN bevat een aantal overgangsbepalingen en heeft betrekking op uiteenlopende technische zaken aan boord van een schip. Onder andere op;

- scheepsbouwkundige eisen,
- uitstoot van schadelijke gassen en verontreinigende luchtdeeltjes,
- elektrische installaties,
- veiligheid op de werkplek,
- eisen aan woon-, leef- en slaapplekken (waaronder geluidseisen) aan boord
- en de algehele uitrusting van een binnenvaartschip.

REPRESENTATIEVE EMISSIEFACTOREN VOOR CO<sub>2</sub>, VERVOER VAN BULKGOEDEREN (G/TKM)



Bron: CE Delft (2016), STREAM Goederenvervoer2016, Well-to-wheel-emissiemodel

# De impact van de overgangsbepalingen

Hoe groot de impact is voor een individuele ondernemer of individueel schip kan sterk verschillen. Het gaat om aanpassing van een bestaande vloot, waarin elk schip anders is en over een periode van decennia is gemoderniseerd. De kosten om te kunnen voldoen aan de eisen kunnen dan ook variëren van enkele tienduizenden tot honderdduizenden euro's.



Veel bepalingen (bijv. een sticker plaatsen) zullen op zichzelf niet leiden tot onoverkomelijke kosten. Echter, v.w.b. de geluidseisen kan het echter voorkomen dat woningen en/of machinekamers volledig opnieuw geïsoleerd moeten worden (€ 100.000,- of meer). Ander voorbeeld is dat stuurinrichtingen dusdanig moeten worden aangepast dat gehele vervanging de beste en/of enige optie is (€ 15.000,- of meer).

Dit zijn slechts voorbeelden. De grootste impact komt echter voort uit de stapeling van bepalingen, die bovenop de kosten komen voor **cascokeuring en vele andere voorschriften en certificering waar schip en schipper tegenwoordig aan moeten voldoen.**

In 2001 heeft het Duitse onderzoeksbureau VBD, in opdracht van de CCR, onderzoek gedaan naar het nut, de noodzaak en de haalbaarheid (technisch en financieel) van het aan nieuwbouweisen laten voldoen van bestaande schepen. In dit onderzoek [2] [3] is de conclusie getrokken, dat voor kleine schepen de investeringen die nodig zijn financieel en economisch niet of nauwelijks haalbaar zijn en dat ook grotere (>1500 ton) nieuwere (gebouwd na 1976) schepen voor zeer hoge kosten komen te staan.

De benodigde investeringen hebben eveneens tot gevolg dat er minder of te weinig middelen overblijven om te investeren in vergroening, opleiden van toekomstige schipper/ondernemers en sociale zaken als verzekeringen voor pensioen en arbeidsongeschiktheid.

Door dit gebrek aan toekomstperspectief voor de kleine binnenvaart zijn al grote aantallen kleine schepen van de markt verdwenen (meestal door de sloop van het schip). Als die trend geen halt wordt toegeroepen, dreigt het kleine schip in zijn totaliteit te verdwijnen.

Dit zal consequenties hebben voor het vervoer van goederen in Europa. De kleine binnenvaart is nl. hét alternatief voor wegvervoer, want zij vervoert jaarlijks honderden miljoenen tonnen goederen over de haarvaten van de vaarwegen (maar ook over grotere vaarwegen), die anders per vrachtauto moeten worden vervoerd. De Europese Unie wil juist méér vervoer over water in plaats van vrachtauto's, omdat de binnenvaart de veiligste, milieuvriendelijkste en (maatschappelijk) goedkoopste vervoersmodaliteit is.

Uit het Europese Witboek Vervoer:

***“Een “modal shift” van 30% wegvervoer, naar water en spoor in 2030, en 50% in 2050” [4].***

# De strijd tegen de overgangsbepalingen



Ondanks de harde conclusies, die getrokken werden in het eerder genoemde rapport van onderzoeksbureau VBD, besloot de CCR in 2003 dat op termijn bestaande schepen aan de overgangsbepalingen moesten gaan voldoen. Het rapport bleek bij de CCR "onderin een lade" te zijn beland.

De ware reden hiervoor komt pijnlijk duidelijk naar voren in een ander rapport van de CCR, "Schepen van de toekomst" [5] (2002), waarin over de veiligheidsvoorschriften o.a. staat:

*"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."*

Maar wel moest er rekening mee gehouden worden, dat:

*"Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere."*

De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) zag als eerste organisatie in, dat het besluit van de CCR desastreuze gevolgen zou hebben voor de binnenvaart en bepleitte een terugkeer naar de oude situatie (alleen voldoen bij N.V.O.). Vele acties heeft de ASV ondernomen om dit standpunt bij de collega schipper/ondernemers, overheden, politiek en binnenvaartorganisaties onder de aandacht te brengen.

Het Nederlandse Ministerie heeft n.a.v. deze signalen in 2011 onderzoek laten doen naar de knelpunten in de overgangsbepalingen en de gevolgen voor de sector. Het onderzoeksrapport [6] is ingebracht bij de CCR (Een schrijven van het binnenvaartbedrijfsleven met opbouwende kritiek [7] op de rapportage is, tot spijt van de ASV, echter niet ingebracht) en de adviezen vormden de basis van een CCR-besluit om voor motorvrachtschepen 9 van de circa 140 bepalingen voor herziening op te nemen in het werkprogramma van CCR voor 2014-2015.

In 2014 zijn de lidstaten begonnen met het herzien van deze bepalingen, waarbij alleen aanpassing een optie zou zijn. Terug naar de oude situatie (alleen voldoen bij N.V.O.) was uitgesloten. Men is daarbij volledig voorbijgegaan aan het pleit van de ASV, dat stapeling van bepalingen het grootste probleem is.

Nu, na 4 jaar onderzoek en overleg, is het resultaat dat er een aantal wijzigingen zijn doorgevoerd, die voor een beperkt aantal voorschriften enige verlichting geeft voor een minderheidsdeel van de vloot. De uitwerking blijft echter hetzelfde; verlies van een vlootsegment dat vervangen gaat worden door vele vrachtwagens.

# Hoe nu verder met de overgangsbepalingen?

Voor een deel van de bepalingen zijn de overgangstermijnen voor schepen die (ook) de Rijn bevaren al verstreken per 1-1-2010 of 1-1-2015. Zoals vermeld moet een schip elke 7 jaar een keuring ondergaan en dus zal in theorie het gedeelte dat in 2010 afliep, inmiddels op alle schepen zijn uitgevoerd, tenzij de crishardheidsclausule (zie kader) nog van toepassing is. Voor de termijn 1-1-2015 geldt dat inmiddels een deel van de vloot voldoet, maar een groter deel nog niet.

Heel veel schepen, zowel groot als klein, hebben geen certificaat waarmee ze de Rijn mogen bevaren. Voor die schepen liggen de einddata in de meeste gevallen 15 jaar later. Voor veel kleine schepen kan dit een tijdelijk uitstel zijn voor de financieel en economisch onhaalbare voorschriften. De diversiteit van de Rijnvloot zal dan echter verleden tijd zijn.

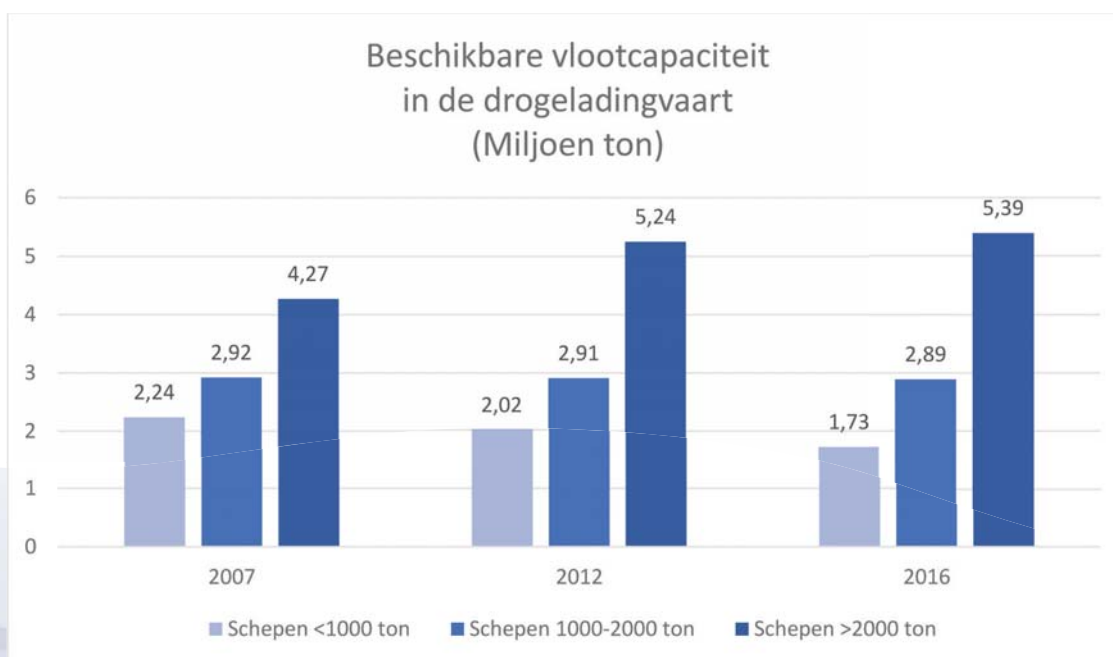
## De (crisis)hardheidsclausule

In het geval dat een individueel technisch voorschrift onuitvoerbaar is en/of onevenredig hoge kosten als gevolg heeft, kan er een beroep gedaan worden op de hardheidsclausule [8]. Er wordt dan per individueel schip en voorschrift door de CCR gekeken of, en onder welke voorwaarden, er van het voorschrift mag worden afgeweken.

In de praktijk is al gebleken dat dit geen gangbare weg is vanwege het ontbreken van een adequate procedure en investeringsplafond, zoals bij de crishardheidsclausule.

De crishardheidsclausule werd op aandringen van het bedrijfsleven door de CCR ingevoerd tijdens het hoogtepunt van de economische crisis (2009-2010). Scheepseigenaren die voor investeringen kwamen te staan in verband met de overgangsbepalingen, konden deze beperken tot € 2.500,-.

Tot het aflopen van de crishardheidsclausule eind 2012 is er alleen al in Nederland circa 500 keer aanspraak op gemaakt.



**“Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is”.**

# Nawoord

Deze bijlage bij de petitie „Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot“ is slechts een samenvatting van wat de binnenvaartsector overkomen is op het gebied van technische voorschriften. Het is al geruime tijd een belangrijk dossier voor de binnenvaart, dat zeer uitgebreid en complex is geworden, voornamelijk door de onwil van overheden om het aantoonbaar desastreuze besluit terug te draaien.

Met het houden van deze petitie zet de ASV de strijd voort tegen het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen, die nu al leiden tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is.

Meer (achtergrond)informatie is te vinden via de links bij de petitie; [www.geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl](http://www.geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl) of neem contact op met de ASV.

**Algemeene Schippers Vereeniging – Zwartewaalstraat 37 – 3081 HV Rotterdam**  
**[www.algemeeneschippersvereniging.nl](http://www.algemeeneschippersvereniging.nl) - [info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)**



# Verwijzingen

- [1] Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor Binnenschepen (ES-TRIN) Editie 2017/1
- [2] Auswirkungen von Übergangsbestimmungen in den technischen Vorschriften für Binnen schiffe, Hauptstudie, juni 2001.
- [3] Duits rapport (VBD), vertaling en samenvatting.
- [4] Witboek transport 2011, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.
- [5] Schepen van de toekomst, 2002.
- [6] Rapport “Onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart, probleem- en gevolgen-analyse van ROSR in Nederland, augustus 2011.
- [7] Reactie op het rapport K en V vanuit het bedrijfsleven, oktober 2011.
- [8] Procedure en toelichting bij de hardheidsclausule.

## Stellingen

De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;

- een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,
- een evenredige verdeling van lasten en lusten,
- onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
- het behoud van onafhankelijkheid.

Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken. Tevens pleit zij voor;

- functioneel hanteerbare reglementeringen,
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
- goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.



<https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging>



<https://twitter.com/ASV16>



<https://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

**Algemeene Schippers Vereeniging – Zwartewaalstraat 37 – 3081 HV Rotterdam**

