

Vergaderjaar 2018–2019

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 251**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2019

Tijdens het Algemeen Overleg Maritieme Zaken in mei (Kamerstuk 31 409, nr. 250) heb ik toegezegd Uw Kamer voor de zomer te zullen informeren over de mogelijkheden om binnenvaartschepen die binnen de landsgrenzen varen, te vrijwaren van de Europese technische eisen. In deze brief zal ik deze mogelijkheden uiteenzetten.

De technische eisen voor binnenvaartschepen zijn neergelegd in de Europese Standaard tot vaststelling van de Technische Voorschriften voor Binnenschepen (ES-TRIN). De juridische basis voor de ES-TRIN is neergelegd in enerzijds het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de CCR en anderzijds in de Europese richtlijn (EU) 2016/1629. Het ROSR en de richtlijn zijn daarmee bepalend voor de vraag in hoeverre van de eisen uit ES-TRIN kan worden afgeweken.

Het ROSR is van toepassing op de Aktewateren.<sup>1</sup> Het ROSR kent geen ontheffingsmogelijkheden behoudens de zogenaamde hardheidsclausule. De hardheidsclausule bepaalt dat wanneer de toepassing van technische eisen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich meebrengt, de bevoegde autoriteit op grond van aanbevelingen van de CCRafwijkingen van deze voorschriften kan toestaan. Toepassing van de hardheidsclausule moet dus per geval bij de CCR worden aangevraagd. Vanuit de branche komt de klacht dat deze procedure ondoorgrondelijk is en dat hij daarom nooit wordt toegepast. Echter: juist door het feit dat er tot op heden nog geen beroep op is gedaan, is er ook weinig ervaring met de procedure en is ook niet duidelijk in welke stappen eventuele belemmeringen zich voordoen.

Tijdens het AO in mei (Kamerstuk 31 409, nr. 250) heb ik daarom toegezegd aanvragen uit de sector voor de toepassing van de hardheidsclausule welwillend te behandelen en snel door te zetten naar de CCR.

<sup>1</sup> De wateren waarop de Akte van Mannheim van toepassing is: Rijn, Waal, Lek, Pannerdensch Kanaal.

Met de brancheorganisaties ga ik nu op zoek naar een concrete casus die aan de CCR kan worden voorgelegd. Een dergelijke casus kan aanleiding zijn om de procedure binnen de CCR verder te verduidelijken of verbeteren.

Richtlijn (EU) 2016/1629 is naast de Aktewateren ook van toepassing op alle overige binnenwateren. Voor de Aktewateren, in de richtlijn aangeduid als Zone R, kent ook de richtlijn geen afwijkingmogelijkheden behoudens de hardheidsclausule. Op aanvragen voor toepassing van de hardheidsclausule beslist de Europese Commissie via een uitvoeringshandeling. Voor wat betreft de procedure gelden hier dezelfde klachten. Ook hier ben ik bereid de branche te ondersteunen bij ingediende aanvragen.

Voor de overige binnenwateren kent de richtlijn een aantal mogelijkheden om af te wijken. Deze zijn neergelegd in de artikelen 23 en 24 van de richtlijn. Dit zijn ook de mogelijkheden die worden aangehaald in het rapport waarnaar door enkele fracties werd verwezen tijdens het AO in mei (Kamerstuk 31 409, nr. 250).<sup>2</sup>

Artikel 23 bepaalt dat de lidstaten voor vaartuigen die *uitsluitend waterwegen vande zones 3 en 4 op hun grondgebied* bevaren, een gedeeltelijke toepassing van de technische voorschriften kunnen toestaan of technische voorschriften kunnen vaststellen die minder streng zijn dan de technische voorschriften uit ES-TRIN. De minder strenge technische voorschriften of de gedeeltelijke toepassing van de technische voorschriften hebben betrekking op de volgende elementen:

- Ankers en toebehoren, met inbegrip van de ankerkettingen;
- Snelheid (vooruit);
- Reddingsmiddelen;
- 2-compartimentstatus;
- Vrij zicht vanuit het stuurhuis;
- Tweede onafhankelijk voortstuwingssysteem (alleen voor zone 4).

Als van dergelijke afwijkingen gebruik wordt gemaakt, moet dat in het certificaat van het schip worden aangetekend. Deze schepen mogen vervolgens alleen binnen de landsgrenzen varen op wateren van zone 3 en 4. Welke wateren dit zijn is specifiek vastgelegd in bijlage 1 bij de richtlijn. Ter informatie heb ik in de bijlage bij deze brief opgenomen om welke wateren in Nederland het gaat.

Aanvullend op artikel 23 bepaalt artikel 24 nog het volgende:

1. De lidstaten kunnen, mits een passend veiligheidsniveau wordt gehandhaafd, geheel of gedeeltelijk ontheffing van de toepassing van deze richtlijn verlenen voor:
  - a) vaartuigen die niet met elkaar in verbinding staande binnenwateren bevaren;
  - b) vaartuigen met een laadvermogen van niet meer dan 350 ton, of niet voor goederenvervoer bestemde vaartuigen met een waterverplaatsing van minder dan 100 kubieke meter, waarvan de kiel is gelegd voor 1 januari 1950 en die uitsluitend op hun grondgebied varen.
2. Onverminderd de Herziene Rijnvaartakte kunnen de lidstaten met betrekking tot de scheepvaart op hun grondgebied ontheffingen van deze richtlijn toestaan voor vaartuigen die beperkte trajecten van plaatselijk belang of in havengebieden afleggen. De ontheffingen en de trajecten of de gebieden waarvoor zij gelden, worden op het certificaat van het vaartuig vermeld.

---

<sup>2</sup> Concurrentiepositie binnenvaart, RebelGroup, BMT surveys, Eric Van Hooydonk Advocaten

Verdere mogelijkheden om af te wijken van de internationale technische eisen zijn er niet. Nederland maakt van bovenstaande mogelijkheden al gebruik.

De specifieke regels uit de Binnenvaartregeling voor bijvoorbeeld Amsterdamse rondvaartboten en drijvende werktuigen, zijn op deze artikelen uit de richtlijn gebaseerd.

Inmiddels heb ik een gesprek gehad met de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) en hierbij is onder meer over de technische eisen gesproken en over de toepassing van de hardheidsclausule, zoals ik al eerder aangaf. Ik heb toegezegd de kwestie op politiek niveau aan te kaarten bij mijn collega's uit de andere lidstaten. Hierbij zal ik aandacht vragen voor de positie van met name het kleine binnenvaartschip en het belang van de kleinschalige binnenvaart voor de bereikbaarheid van de haarvaten in het systeem van de vaarwegen.

Met de ASV wil ik in gesprek blijven om te bezien in hoeverre er behoefte bestaat aan een nadere regeling op basis van de in deze brief genoemde mogelijkheden. Naast de ASV zal ik in elk geval ook het Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart en de Koninklijke BLN-Schuttevaer bij dit overleg betrekken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Zone 1: geen.

Zone 2:

- Dollard;
- Eems;
- Waddenzee: met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee;
- IJsselmeer: met inbegrip van het Markermeer en het IJmeer, doch met uitzondering van de Gouwzee;
- Nieuwe Waterweg en het Scheur;
- Callandkanaal ten westen van de Beneluxhaven;
- Hollandsch Diep;
- Breiddiep, Beerkanaal en de op het Beerkanaal aansluitende havens;
- Haringvliet en Vuile Gat: met inbegrip van de waterwegen tussen Goeree-Overflakkee enerzijds en Voorne-Putten en Hoeksche Waard anderzijds;
- Hellegat;
- Volkerak;
- Krammer;
- Grevelingenmeer en Brouwerschavensche Gat: met inbegrip van alle waterwegen tussen Schouwen-Duiveland enerzijds en Goeree-Overflakkee anderzijds;
- Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Oosterschelde en Roompot: met inbegrip van de waterwegen tussen Walcheren, Noord-Beveland en Zuid-Beveland enerzijds en Schouwen-Duiveland en Tholen anderzijds, met uitzondering van het Schelde-Rijnkanaal;
- Schelde en Westerschelde en de zeemonding daarvan: met inbegrip van de waterwegen tussen Zeeuws-Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland anderzijds, met uitzondering van het Schelde-Rijnkanaal.

Zone 3:<sup>3</sup>

- Sneekermeer;
- Koevordermeer;
- Heegermeer;
- Fluessen;
- Slotermeer;
- Tjeukemeer;
- Beulakerwijde;
- Belterwijde;
- Ramsdiep;
- Ketelmeer;
- Zwartemeer;
- Veluwemeer;
- Eemmeer;
- Alkmaardermeer;
- Gouwzee;
- Buiten IJ;
- Afgesloten IJ;
- Noordzeekanaal;
- Haven van IJmuiden;
- Havengebied van Rotterdam;
- Nieuwe Maas;

<sup>3</sup> Rijn, Waal, Lek en Pannerdensch Kanaal zijn ook in de lijst voor zone 3 opgenomen. Omdat zij tevens vallen onder Zone R, zijn eventuele mogelijkheden voor afwijking op deze wateren niet van toepassing.

- Noord;
- Oude Maas;
- Beneden-Merwede;
- Nieuwe Merwede;
- Dordtsche Kil;
- Boven-Merwede;
- Bijlandsch Kanaal;
- Boven-Rijn;
- Geldersche IJssel;
- Amsterdam-Rijnkanaal;
- Veerse Meer;
- Schelde-Rijnkanaal tot aan de uitmonding in het Volkerak;
- Amer;
- Bergsche Maas;
- Maas beneden Venlo;
- Gooimeer;
- Europoort;
- Callandkanaal (ten oosten van de Beneluxhaven);
- Hartelkanaal.

Zone 4:

Alle overige binnenwateren.