

Vergaderjaar 2013–2014

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 61**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2014

Tijdens het algemeen overleg met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 3 december 2013 (Kamerstuk 31 409, nr. 58) 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. Daarnaast is er een oplossing voor de lichtdoorlatendheid van de stuurhuisruiten afgesproken en zal er de komende jaren een compromis voor de relingsplicht worden uitgewerkt. De formele besluitvorming hierover vindt plaats in de komende plenaire vergadering.

De agenda voor de plenaire vergadering, die op 12 juni plaatsvindt, vindt u in bijlage 1<sup>1</sup>. 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.<sup>2</sup> Voor een verdere toelichting op de positie van deze comités binnen de CCR en het besluitvormingsproces, verwijs ik naar bijlage 2<sup>3</sup>.

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

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> De onderhandelingsinzet van de Nederlandse delegatie in deze Comités is traditiegetrouw voorbesproken met een uitgebreide delegatie van het Nederlandse binnenvaartbedrijfsleven, alsmede met uitvoerings- en handhavingsinstanties in het zogenaamde Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart.

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

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.

In deze brief ga ik tevens in op de door uw Kamer aangenomen motie van het lid Graus<sup>4</sup> 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.

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.

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.

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 33 450, nr. 17

*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:

<b>Bepaling</b>	<b>Onderwerp</b>
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 slaapruiden
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 ontluuchtingsleiding 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.<sup>5</sup> 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 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.

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.

<sup>5</sup> Zie ook de bijlage bij de brief van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart aan uw Kamer van 22 november 2013

## **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.

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.

### **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.

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

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus