

Vergaderjaar 2008–2009

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 24

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 december 2008

U vraagt mijn reactie op een brief van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), aan de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat 30 oktober 2008 met als onderwerp «de ondergang van kleinere binnenvaartschepen door regelgeving».

De zorgen van de ASV zijn mij bekend en de problematiek van de kleine schepen heeft uiteraard mijn aandacht. Investeren in het onderhoud van kleinere waterwegen (binnenvaarthavens) heeft zin als er schepen zijn die op deze wateren kunnen varen.

Maar de schepen die deze wateren bevaren moeten wel aan de geldende veiligheidseisen voldoen. Enerzijds omdat hierover afspraken zijn gemaakt met het varende bedrijfsleven, anderzijds omdat we het als samenleving belangrijk vinden dat bij deelname aan het verkeer de gevaren voor schip, opvarenden en omgeving zo beperkt mogelijk zijn.

Veel kleine schepen voldoen inmiddels geheel of grotendeels aan de eisen omdat hun eigenaren de afgelopen decennia regelmatig geïnvesteerd hebben in de implementatie van de nieuwe technische eisen. Vrijstelling geven aan de kleine groep die niet geïnvesteerd heeft, geeft de groep die wel geïnvesteerd heeft flink concurrentienadeel.

De bestaande technische eisen aan binnenschepen zijn direct gerelateerd aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en gebaseerd op de herziene Rijnvaartakte. In tegenstelling tot de perceptie van de ASV over artikel 1 van de Akte luidt de tekst, dat de vaart op de Rijn vrij is voor de schepen van alle naties voor het vervoer van goederen en personen, met inachtneming van de in dit Verdrag vervatte bepalingen en van de in het belang van de algemene veiligheid getroffen maatregelen. Van strijdigheid met het volkenrecht kan daarom geen sprake zijn.

Inderdaad worden door de CCR eisen ten aanzien van de constructie van het schip in principe gesteld aan nieuwe schepen en krijgen de bestaande

schepen tijd via overgangsbepalingen om aan de bepalingen te voldoen. Sommige overgangsbepalingen waren in het verleden zelfs oneindig. Echter na de herziening van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) in 1995 groeide het besef dat een serieuze benadering van veiligheid vraagt dat deze eisen voor alle schepen zouden moeten gelden.

Na uitgebreide besprekingen besloot de CCR unaniem met instemming van het internationale bedrijfsleven, in 2003 alle overgangsbepalingen van een einddatum te voorzien, gecategoriseerd in korte, middellange en lange termijn (40 jaar), alsmede voor de problematische gevallen een hardheidsclausule in te bouwen.

Ingevolge deze hardheidsclausule kan de bevoegde autoriteit afwijkingen toestaan, wanneer toepassing van de overgangsbepalingen na afloop van de overgangstermijnen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich mee brengt.

Dit betekent dat voor individuele gevallen, waarin het bovenstaande aangetoond is, door betrokken scheepseigenaar kan worden voorgesteld hoe in zijn specifieke geval (op andere wijze) een gelijkwaardig veiligheidsniveau kan worden bereikt. Voor deze afwijkingen is toestemming nodig van de CCR. Tot op heden is geen individueel beroep gedaan op deze clausule.

Toestemming van de Europese Commissie hiervoor is ook vereist. De Europese Commissie streeft al sinds 1976 naar de situatie dat voor alle vaartuigen veiligheidseisen gelden en dat met één certificaat voor de veiligheid op alle wateren van de Gemeenschap kan worden gevaren. Daartoe zijn de huidige technische voorschriften op de Rijn in 2006 overgenomen door de Europese Commissie in de richtlijn voor technische eisen aan schepen.

Voor het varen op de internationale Rijn, de drukste vaarweg van Europa, blijven na inwerkingtreding van de Binnenvaartwet de technische eisen onveranderd, inclusief de overgangsbepalingen. Voor de vaart in de EU buiten de internationale Rijn gelden dan dezelfde regels, maar krijgen de bestaande schepen via mildere overgangsbepalingen meer tijd om aan de eisen te voldoen. En ook hier bestaat voor de problematische gevallen een hardheidsclausule.

De hoofdregel is dus gelijkheid in gelijke gevallen, namelijk dat op termijn alle schepen, ook de bestaande, aan de technische voorschriften (gaan) voldoen. In bijzondere gevallen is sprake van maatwerk. Dit is beslist geen willekeur, want er wordt gestreefd naar een gelijkwaardig veiligheidsniveau in het specifieke geval en dit wordt geborgd door een besluit van de CCR of EU.

Het antwoord van de CCR op de brief van de ASV treft u in een bijlage aan¹.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.