

Vergaderjaar 2018–2019

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 237**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 mei 2019

Met deze brief informeer ik u over de uitvoering van de motie Van Aalst/Laçin inzake de toepassing van de technische eisen aan binnenvaartschepen.<sup>1</sup> Deze motie verzoekt de regering om kleine binnenvaartschepen, naar voorbeeld van Duitsland, te vrijwaren van de toepassing van de CCR-regels die een bedreiging vormen voor een financieel gezonde bedrijfsvoering.

Naar aanleiding van deze motie is onderzocht of en hoe de certificeringspraktijk in Duitsland verschilt ten opzichte van die in Nederland, om te bepalen hoe aan de motie in de praktijk uitvoering kon worden gegeven. Dit heeft het volgende beeld opgeleverd:

Technische regelgeving voor binnenvaartschepen is gebaseerd op internationale regelgeving.<sup>2</sup> Deze regelgeving is tot stand gekomen in samenspraak met alle lidstaten van de EU en de CCR en dient ter bevordering van de veiligheid van de binnenvaart. Afwijken van deze regels kan op nationaal niveau slechts voor zover deze internationale regelgeving dat toelaat. Deze afwijkingen zijn bovendien alleen van toepassing op schepen die binnenlands varen. Zoals eerder met uw Kamer gedeeld, beschikken Nederland en Duitsland beide over een aantal afwijkende nationale regels.<sup>3</sup> Er is geen waarneembaar verschil geconstateerd tussen de certificeringspraktijk op basis van de internationale regelgeving in Nederland, Duitsland of andere lidstaten bij schepen die zonder personeel varen.

Duitsland hanteert, anders dan Nederland, een aanvullende keuring in het kader van de Arbowetgeving voor Duitse schepen die met personeel varen. Deze schepen moeten in Duitsland dus aan strengere eisen voldoen dan vergelijkbare schepen in Nederland. Uit het onderzoek in de

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 187.

<sup>2</sup> Richtlijn 2016/1629/EU en Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 201

praktijk door de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn geen verdere verschillen in certificering tussen Nederland en Duitsland aan het licht gekomen. Er zijn geen gevallen gevonden waarin sprake was van vrijwaring van schepen door Duitsland.

Aangezien mij geen verschillen in regelgeving bekend zijn en uit het onderzoek in de praktijk geen verschillen in certificering bekend zijn geworden kan ik aan de motie Van Aalst/Laçin geen verdere uitvoering geven.

### **De regelgeving**

Tijdens het Algemeen Overleg van 6 december 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 216) heb ik met u gesproken over de voortgang van de werkzaamheden rond de motie Van Aalst/Laçin. Ik kan constateren dat er geen noemenswaardige verschillen in regelgeving bestaan tussen Nederland en Duitsland en dat er derhalve sprake moet zijn van een gelijk speelveld. Voor de volledigheid verwijs ik ook naar de eerdergenoemde brief die ik u voorafgaand aan dat AO heb toegestuurd.

### **De praktijk**

In die brief gaf ik aan dat in de praktijk nog moest worden getoetst of er inderdaad sprake was van een gelijk speelveld. Om deze praktische toets uit te voeren heeft de ILT een thema-actie opgezet. Ik informeer u nu over de opzet en de resultaten van deze thema-actie.

Tijdens het Algemeen Overleg van 6 december jl. heb ik uw Kamer en de sector uitgenodigd om verschillen in certificering bij mij te melden, zodat ik die in de uitvoering van de motie kon meenemen. Vanuit enkele fracties werd er nog op gewezen dat Duitsland bij de keuring van schepen onderscheid maakt tussen schepen die met en schepen die zonder personeel varen. Op beide zaken zal ik in deze brief nader ingaan.

#### *Onderscheid keuring schepen met en zonder personeel*

Technische eisen aan binnenvaartschepen berusten op richtlijn (EU) 2016/1629. Deze eisen gelden in heel Europa en vormen het beoordelingskader voor de certificering van schepen. Deze eisen maken geen onderscheid tussen schepen die met en schepen die zonder personeel varen.

Aan de bevoegde autoriteit in Duitsland is de vraag voorgelegd of de eisen van richtlijn (EU) 2016/1629 voor beide categorieën schepen verschillend werden toegepast. Het antwoord daarop luidde ontkennend. Alle binnenvaartschepen, mét en zonder personeel, worden getoetst aan de eisen van de richtlijn. Net zoals in Nederland gebeurt. Schepen die met personeel varen, worden daarbovenop echter ook nog onderworpen aan een keuring op grond van de Duitse Arbowetgeving. Deze keuringen staan los van de keuringen op basis van bovengenoemde richtlijn en worden uitgevoerd door het Berufsgenossenschaft Verkehr.<sup>4</sup> Dit is een ZBO die bevoegd is tot het maken van regels ten behoeve van werknemers op schepen onder Duitse vlag. Op grond van deze regels moeten alle schepen met personeel, ook oude schepen, bijvoorbeeld verplicht voorzien zijn van een reling. Ter vergelijking: de relingplicht is op basis van richtlijn (EU) 2016/1629, en dus ook in Nederland, sinds 2018 alleen op nieuwbouwschepen van toepassing.

Om in Nederland een situatie te creëren die vergelijkbaar is met die in Duitsland, zouden schepen die met personeel varen in Nederland aan

<sup>4</sup> <https://www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-gesundheit/branchen/binnenschiffahrt>

strengere regels moeten gaan voldoen dan nu het geval is. Dat acht ik niet wenselijk.

#### *Door de sector aangedragen praktijkvoorbeelden*

Tijdens het AO van december jl. heb ik de sector uitgenodigd om met voorbeelden te komen van verschillen in certificering tussen Duitsland en Nederland. Tot dan toe had ik uit handen van de Algemeene Schippers Vereeniging een concrete casus ontvangen. Bij bestudering van deze casus is echter gebleken dat het betreffende schip bij verkoop aan een Duitse eigenaar niet volledig opnieuw was gekeurd, omdat het nog beschikte over een geldig Nederlands certificaat, dat slechts twee jaar daarvoor was afgegeven. Om de stelling dat in Duitsland structureel anders wordt gekeurd dan in Nederland te kunnen onderbouwen, was daarom behoefte aan andere voorbeelden. Mijn oproep tijdens het AO om nieuwe voorbeelden en de contacten tussen mijn ambtenaren en de sector daarna hebben geen verdere informatie opgeleverd.

#### *Thema-actie ILT*

Ik heb de Inspectie Leefomgeving en Transport daarom gevraagd om in de praktijk te toetsen of schepen door de lidstaten inderdaad verschillend worden gecertificeerd. Doel van deze actie was het inzichtelijk maken in hoeverre de in het buitenland gecertificeerde kleine binnenvaartschepen voldoen aan de bepalingen van de internationale regelgeving, meer specifiek de bepalingen waarvan de overgangstermijn is verlopen in 2010 en 2015. Het ging met name over de controle van kleine binnenvaartschepen korter dan 86 meter en/of met een maximaal laadvermogen van minder dan 1.500 ton.

De ILT heeft in de periode tussen eind oktober 2018 en eind januari 2019 controles uitgevoerd aan boord van kleine binnenvaartschepen van verschillende nationaliteiten. Er is gecontroleerd op de naleving van de technische eisen en de overgangsbepalingen. Er zijn daarvoor 26 controle-items benoemd uit het totaal van 90 overgangsbepalingen 2010 en 2015. De overgangsbepalingen zijn gekozen op grond van het criterium dat zij met een visuele controle aan boord eenvoudig te controleren zijn. Er is een lijst opgesteld met schepen die voldoen aan het genoemde profiel. Dit zijn er ca. 2000. Op de dag van controle gingen inspecteurs op zoek naar schepen die op deze lijst voorkomen. Uitvoering van inspecties op de schepen gebeurde op het moment dat de schepen stillagen op wachtplaatsen, bij terminals of op andere ligplaatsen. De schepen zijn stilliggend bezocht omdat controle op een varend schip in de machinekamer te veel complicaties en risico's met zich mee brengt.

In de bijlage<sup>5</sup> wordt het aantal gecontroleerde schepen, alsmede het land van certificering en het aantal overtredingen op de technische controle-items weergegeven. Het gemiddeld aantal overtredingen per inspectie is een indicatie of er veel verschil zit tussen de certificerende landen.

Er zijn onvoldoende inspecties uitgevoerd om een compleet en statistisch gedragen beeld te krijgen van een trend in de afwijkingen. Dat gedragen beeld kan alleen worden verkregen wanneer per land een steekproefgrootte wordt bepaald en vervolgens dat aantal schepen wordt gecontroleerd. Dit is niet mogelijk, onder andere omdat een aantal van de ruim 2000 schepen op de lijst (momenteel) niet in Nederland is of komt. De resultaten laten echter weinig verschillen zien tussen de certificerende

---

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

landen, België, Duitsland, Frankrijk en Nederland. De ILT heeft geen aanwijzingen gevonden dat Nederland strenger certificeert dan de landen om ons heen.

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