

# 1

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Overlegorgaan Goederenvervoer

Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 6171  
F 070 351 7895  
www.verkeerenwaterstaat.nl

**Contactpersoon**

Datum 2 juli 2009  
Onderwerp Overgangsbepalingen ADNR

**Ons kenmerk**  
V&W/DGMO-2009/4497

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

-

Geachte deelnemers van het OVG,

Op 28, 29 en 30 april 2009 vond in Bonn, op ambtelijk niveau, een informele werkbijeenkomst plaats over de circa 140 overgangsbepalingen die zijn opgenomen in de internationale wetgeving op het gebied van vervoer gevaarlijke stoffen per binnenvaart, ADN(R). Het doel van de bijeenkomst was: alle bepalingen van een einddatum voorzien en een voorstel maken voor de aankomende internationale ADN Veiligheidscomité vergadering bij de UNECE in Genève, 24-28 augustus 2009. In deze brief geef ik u een samenvatting van hetgeen in Bonn is bereikt en informeer ik u over mijn voornemen dit voorstel in Genève te laten ondersteunen.

## **Aanleiding**

De technische ontwikkelingen in de binnenvaart gaan bijzonder snel. De hoge technische standaard alsmede de kwaliteit van de bemanning bepalen samen voor een groot deel de veiligheid als het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze veiligheidseisen worden geborgd in internationale regelgeving van het ADN(R) die om de twee jaar wordt aangepast aan de laatste stand der techniek.

Voor oudere schepen kan ombouw soms financieel of bouwkundig moeilijk zijn. Dit is de reden waarom de Centrale Rijnvaart Commissie, de CCR, in 1995 een groot aantal bepalingen niet van toepassing heeft verklaard voor schepen die op dat moment reeds in bedrijf waren. Er werd destijds geen einddatum aan deze overgangsbepalingen gekoppeld. Dat wil zeggen, de uitgezonderde schepen kunnen in principe blijven varen tot ze uit de vaart worden genomen. Er is inmiddels echter brede internationale consensus over het principe van het beëindigen van deze onbeperkte overgangstermijnen. Immers, scheepseigenaren met een relatief moderne vloot staan voor hogere kosten gesteld. Bovendien is de veiligheid niet gebaat bij het 'onbeperkt' in de vaart houden van technisch verouderde schepen. De inzet in Bonn was daarom gericht op maximale veiligheid tegen verantwoorde kosten.

Een relatief klein deel (circa 15) van de overgangsbepalingen is van toepassing op droge lading schepen. Het overgrote deel (circa 120) gaat over binnentankschepen. In totaal wordt geschat dat 2879 ADN(R) schepen in de schepenregisters staan vermeld. Zo'n 71.1% van de droge lading schepen en 80.4% van de tankers zijn van voor 1995 (brondatum 2007).

Nederland heeft samen met Duitsland en Zwitserland het initiatief genomen om per overgangsmaatregel te onderzoeken in hoeverre de economische aspecten en veiligheidsaspecten een rol spelen wanneer er een einddatum wordt gekoppeld aan de overgangsmaatregelen. Er zijn in totaal drie omvangrijke studies gedaan door Transafe (NL), DST (D) en TNO (NL).

**Ons kenmerk**  
V&W/DGMO-2009/4497

Aan de informele werkgroep in Bonn namen naast verschillende ADN(R)-landen ook meerdere vertegenwoordigers deel uit de sector waaronder reders uit diverse landen en het Nederlandse Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB).

### **Uitkomst werkgroep Bonn**

Met de onderzoeksresultaten als uitgangspunt, is voor iedere overgangsbepaling een einddatum voorgesteld waarbij de veiligheidswinst en kosten zijn gewogen. Bij lage kosten en relatief veel veiligheidswinst is uiteraard gekozen voor een vroege einddatum.

Overigens dient de gehele exercitie in het perspectief te worden geplaatst van de invoering van dubbelwandige schepen. Vanaf 2019 zullen veel stoffen alleen nog in dubbelwandige schepen vervoerd mogen worden. Deze verandering heeft een veel grotere impact op de vloot en de vervoersmarkt dan het binden van termijnen aan individuele bepalingen.

Om de planning te vergemakkelijken en om aan te sluiten bij eerdere afspraken (onder andere termijnen dubbelwandigheid en algemene technische bepalingen) is per bepaling gekozen voor één van onderstaande mogelijkheden:

- Schrappen van de bepaling per 1 januari 2011 (eerstvolgende uitgave ADN-wettekst) of bij vernieuwing van het certificaat vanaf 1 januari 2011.
- Op korte termijn schrappen: bij vernieuwing certificaat vanaf 1 januari 2019.
- Op middellange termijn schrappen: bij vernieuwing certificaat vanaf 1 januari 2035.
- Op lange termijn schrappen: bij vernieuwing certificaat vanaf 1 januari 2045.

Voor bilge- en bunkerboten met een laadvermogen van minder dan 300 ton geldt in principe de eerder overeen gekomen termijn van 2038.

Zoals uit bovenstaande indeling blijkt, is de datum soms dermate ver in de toekomst gesteld dat in de praktijk veel van de betreffende schepen reeds uit de vaart genomen zullen zijn. Een belangrijk winstpunt is de internationale overeenstemming over het principe dat 'oneindige overgangsbepalingen' dienen te verdwijnen en dat ook toekomstige uitzonderingsbepalingen van een einddatum zullen worden voorzien.

In augustus kunnen alle ADN-landen in Genève over het voorstel stemmen. Dat geldt ook voor landen als Rusland en Polen die, hoewel uitgenodigd, niet aanwezig waren in Bonn. Gezien het bovenstaande ben ik voornemens dit voorstel eind augustus te ondersteunen. Ik zal u uiteraard na afloop informeren over de uitkomsten van de ADN-vergadering in Genève.

**Ons kenmerk**  
V&W/DGMO-2009/4497

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa

Afschrift aan: de Tweede Kamer der Staten-Generaal