

## **Knelpunten vanuit het ROSR en Bijlage II bij de richtlijn 2006/87/EG**

<b>Bepaling</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Ingangstermijn Rijn - CBB</b>	<b>Nut</b>	<b>Haalbaarheid</b>	<b>Alternatieven</b>
Richtlijn 2006/87/EG artikel 2, artikel 1.02 van het ROSR en artikel 6 van het BVB.	De certificatieplicht geldt voor ALLE drijvende werktuigen.	1976 - 2018	Ja, voor grotere drijvende werktuigen.	Niet toepasbaar voor de kleine drijvende werktuigen die veelal over de weg vervoert worden.	Certificatieplicht beperken : $L > 20$ meter of $L \times B \times T > 100 \text{ m}^3$ .
Richtlijn 2006/87/EG artikel 2, en artikel 6 van het BVB.	De certificatieplicht geldt voor alles wat grotere schepen sleept of duwt. (er zit een verschil tussen de internationale en Nederlandse regelgeving).	1976 - 2018	Ja, er moet echter iets geregeld worden voor de werkvaartuigen bij scheepswerven.	Door de emissie eisen en de geluidseisen niet haalbaar voor schepen zonder recht op artikel 8.	Als werkvaartuig certificeren, gebruikmakend van artikel 8. Verhaalwerkzaamheden in de onmiddellijke nabijheid van de werf toestaan.
3.03, lid 2: geen verblijven voor het vlak van het aanvaringsschot.	Vaak loopt de voorroef door over het voorpiekschot.	2010 - 2025 Kiel < 1985 NVO	Nauwelijks.	Kostbaar.	Geen slaapplekken en onderdeks gelegen ruimten in het gedeelte dat voor het vlak van het voorpiekschot ligt toestaan.

<b>Bepaling</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Ingangstermijn Rijn - CBB</b>	<b>Nut</b>	<b>Haalbaarheid</b>	<b>Alternatieven</b>
3.03, lid 2: Geen noodzakelijke voorzieningen voor het vlak van het voorpiekschot (en in de toekomst achter het achterpiekschot?).	Dit zijn de voor de vaart noodzakelijke voorzieningen met uitzondering van de ankerlier (en in de toekomst de stuurmachine?).	2015 - 2030	Nauwelijks, gaat meestal om het hydrosetje waarmee de ankerlier wordt aangedreven.	Kostbaar. Indien dit uitgebreid wordt met het achterpiekschot komen veel passagiersschepen in de problemen.	Indien er elders een 2e voorziening aanwezig is dit accepteren. Regel voor het achterpiekschot niet doorvoeren.
5.06, 1e lid: Minimum snelheid vooruitvarend 13 km/uur.	Geldt niet voor duwbotten als zij alleen varen. In Nederland is er al een uitzondering voor duwstellen, zie artikel 3.04 van de BVR.	2035 - 2050	Nauwelijks.	Onuitvoerbaar voor kleine schepen zoals open rondvaartboten e.d.	11 en 10 km/uur op zone 3 en 4 voor alle schepen met een lengte tot 86 meter toestaan. Dit geldt nu uitsluitend voor duwstellen met een lengte tot 86 meter.
6.02: Twee gelijkwaardige stuurmachines enz.	Er mag geen onderscheid meer gemaakt worden tussen een hoofd- en een noodstuurwerk. Dit leidt tot kostbare overbodige aanpassingen.	2020 - NVO	Zolang de dubbele leidingen ook in de machinekamer bijeen mogen komen zeer beperkt.	Kostbaar.	Bedrijfsvoorschrift: op de 2e aandrijving mag alleen kortstondig bij uitval van de hoofdbediening gevaren worden.

<b>Bepaling</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Ingangs- termijn Rijn - CBB</b>	<b>Nut</b>	<b>Haalbaarheid</b>	<b>Alternatieven</b>
7.02, lid 2 Dode hoek bij leeg schip zonder ballast maximaal 2 x de scheepslengte.	Voorheen 250 meter, 2 x de scheepslengte is hierbij gekomen. Er zijn alleen elektronische hulpmiddelen toegestaan, hierin ziet men echter geen diepte.	2050 - 2050	Als er goede hulpmiddelen aanwezig zijn nihil.	Onuitvoerbaar	Ballasten toestaan, optische hulpmiddelen, inclusief een doelmatige periscoop (grote spiegels, geen duikboot apparaat) toestaan.
7.02. lid 5: lichtdoorlaatbaarheid scheepsramen.	Overgangsbepaling: Groen glas 60% met maatregelen, andere kleur blijft 70%.	2010 - 2025	Beperkt.	Kostbaar.	In alle gevallen 60% accepteren.
7.04, lid 2: Machinebediening direct omkeerbare motoren.	Bediening met een handel.	2035 - 2025	Zeer beperkt.	Kostbaar.	Niet eisen bij schepen met een direct omkeerbare motor die geen eenmansradarvaart hebben.

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
7.04, lid 9: Bediening d.m.v. een hefboom bij boegschroeven.	Een wegafhankelijke bediening is voorgeschreven, de richting van de stuwkracht moet aangegeven worden.	2010 - 2025	Geen. Voor roerpropeller- of cycloïdaalschroefsystemen is een uitzondering mogelijk, dit geldt echter niet voor de boegbesturing, ook indien deze niet verplicht is.	Kostbaar.	De laatste alinea van het artikel aanpassen: hier ook de boegbesturing bijzetten "Als de roerpropeller- of cycloïdaalschroefsystemen niet door middel van hefbomen worden bediend, kan de controle-instantie afwijkingen van lid 2 toestaan. Deze afwijkingen worden vermeld in het communautaire certificaat in vak 52."
7.12 1e alinea: Noodzak op niet hydraulisch verstelbare stuurhuizen.	Deze worden d.m.v. een handbediende tandheugel of draadspil versteld.	2035 - 2025! Kiel < 1985 NVO	Geen. Dit doet men alleen bij stilliggende schepen.	Onuitvoerbaar.	
8.05, lid 4: Geen brandstoftanks en appendages boven motoren of uitlaatgassenleidingen.		2010 - 2025	Beperkt, een lekbak met veilige afvoer is ook doelmatig.	Bij een kleine schacht en een motor waarvoor een hoog gelegen dagtank noodzakelijk is, onuitvoerbaar.	Lekbakken met afvoer blijven accepteren.

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
8.05, lid 6: Afmetingen ontluchtingen en verbindingsleidingen.	Oppervlak 1,25 maal zo groot als de vulleiding.	2020 - 2025	Zeer beperkt Wordt door de verplichte roosters in de ontluchting (ADN) weer ongedaan gemaakt.	Redelijk: door de diameter van de vulleidingen te verkleinen.	Indien een doelmatige bunkerovervulbeveiliging aanwezig is, is het eigenlijk niet nodig om de ontluchtingen en verbindingsleidingen te vergroten.
8.07, lid 7: Dekbediende afsluiter rechtstreeks op de brandstoftank.	Voorheen moest de brandstof dekafsluitbaar zijn, de plaats van de dekbedienbare afsluiter was niet voorgeschreven.	2015 - 2030	Geen doordat er veel brandstof in de leidingen na deze afsluiter aanwezig kan zijn wekt deze maatregel negatief voor de veiligheid.	Zeer kostbaar	Plaatselijke bediening van de afsluiter aan de tank toestaan, afsluiten van de brandstof naar verbruikers vindt plaats d.m.v. een elders geplaatste dekbedienbare afsluiter.

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
8.08, lid 8: geen oploopafsluiters op het ruim, verbindingen naar het ruim voorzien van wegneembaar stuk.	Het vullen van dergelijke laadruimen met ballastwater moet door een van de lensleiding gescheiden, vast geïnstalleerde ballastleiding of door aftakkingen geschieden, die als flexibele leidingen of door middel van beweegbare tussenstukken met de hoofdlensleiding kunnen worden verbonden. Bodemkleppen zijn hiervoor niet toegestaan.	2010 - 2025	<b>Negatief: door het wegneembare stuk kan de machinekamer per ongeluk vervult raken. Bovendien kan er een open verbinding tussen het ruim en de machinekamer ontstaan. Op ADN schepen is dit wegneembare stuk in feite niet toegestaan, denk aan de veerbelaste terugslagklep in de dekwasleiding.</b>	Kostbaar	Oploopafsluiters met blindplaten in het ruim gewoon toestaan. <b>In ieder geval geen wegneembaar stuk toestaan.</b> Alleen ballasten d.m.v. een speciale inrichting die geen verbinding met het lensstelsel heeft toestaan.
8.09, lid 2: Inrichtingen voor het verzamelen van bilgewater en afgewerkte olie.	Er moeten tanks met een inhoud van 1,5 x de totale inhoud van carters en hydrotanks aanwezig zijn.	2010 - 2025	Geen, de olie uit de hydrotanks kan ook rechtstreeks afgevoerd worden. Verversen vindt immers altijd stilliggend plaats.	Op kleine schepen is hier geen ruimte voor.	Vuilolieopslag uitsluitend voor de inhoud van de carters is ruim voldoende. Dit mogen ook losse opslagtanks zijn.

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
10.01: Ankeruitrusting volgens de nieuwe formules, <b>hekanker duwstellen afhankelijk van afmetingen formatie.</b>	Factor 60 is 70 geworden, er wordt rekening gehouden met de verhouding $(L/8 * B)^{0.5}$ , <b>dit geldt ook voor de hekankers van een formatie.</b> Voor boegankers duwbakken blijft K echter gelijk aan C.	2010 - 2025	Beperkt, opmerking: de ankers voor kleine schepen blijven eigenlijk aan de zware kant. <b>De doorsnede van een konvooi, kan eigenlijk niet bepaald worden, daardoor is het juist invullen van punt 15 van het CvO eigenlijk onmogelijk.</b>	Soms aanpassing kluizen en ankerlier nodig.	Formules aanpassen, afstappen van "trappen" in de tonnage. <b>Voor hekankers formatie K = C aanhouden.</b>
10.04, lid 1: Europese norm bijboten.	Bijboten moeten verplicht aan de norm voldoen.	2020 - 2030	Geen, de oude eis was wat betreft de uitvoering van de boot identiek aan de norm.	Kostbaar	Boten die aan de oude norm voldeden blijven accepteren (hier is een ILT lijst van).
11.02, lid 4: Hoogte van de dennenboom.	90 cm	2035 - 2020!	Geen. valbeveiliging kan ook op andere wijze verkregen worden.	Bij beunschepen onuitvoerbaar.	Indien nodig een reling op de den aanbrenge.
11.02, lid 2: reling in de zijde.	In de OGB voor schepen tot 55 meter wordt naar 11.04 verwezen, dit gaat echter over de breedte van het gangboord.	2020 - 2020	Beperkt, heeft ook veel nadelen, is een tijdelijke maatregel.	Is haalbaar, breedte gangboord vaak het probleem.	Handrail aan de den en zwemvesten blijven vragen.
11.04, lid 1 Gangboordbreedte 60 cm.	bij B => 7.30 m.	2035 - 2035	Beperkt.	Onuitvoerbaar, het hele middenschip moet aangepast worden.	Handrail aan de den en zwemvesten



<b>Bepaling</b>	<b>Toelichting</b>	<b>Ingangs- termijn Rijn - CBB</b>	<b>Nut</b>	<b>Haalbaarheid</b>	<b>Alternatieven</b>
11.12: Fabriekslabel op kranen.	Op elke kraan moet een fabriekslabel met de volgende gegevens zijn aangebracht: a) naam en adres van de fabrikant; b) het EG-kenteken met vermelding van het bouwjaar; c) aanduiding van de serie of het type; d) eventueel serienummer.	2020 - 2030	Beperkt	Voor oudere kranen onuitvoerbaar. De fabrikant van veel kranen bestaat, dank zij de crisis, niet meer.	Keuringsbewijs en sticker van keuringsinstantie vragen.

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
3.04, lid 7, 7.01, lid 2 en 8.10 De geluidseisen machinekamer, stuurhut en op afstand.	Machinekamer 110 dB(A), stuurhut 70 dB(A) en op 25 meter afstand bij varend schip 75 dB(A) en bij stilliggend schip 65 dB(A).	2020 - Kiel < 1985 NVO	<p>Is nuttig maar kost voor bestaande schepen te veel geld.</p> <p>Doordat bij 95% van het vermogen gemeten moet worden zijn geluidseisen voor de binnenvaart strenger dan de eisen vanuit de IMO voor zeeschepen, dit terwijl zeeschepen altijd dag en nacht varen.</p>	In de meeste gevallen wel voor stuurhuis machinekamer en afstand.	<p>Metten volgens de IMO normen, hierdoor worden de verschillen met de zeevaart geëlimineerd</p> <p>Nadeel: geavanceerde meetapparatuur nodig</p> <p>De tijdsduur van de meting neemt aanzienlijk toe.</p> <p><b>Alternatief: volgens de oude methode blijven meten maar de eisen met 3 dB(A) verhogen.</b> Volgens het TNO rapport liggen de volgens de IMO normen gemeten waarden immers tot 2,5 tot 5 dB(A) lager dan volgens de CCR eisen gemeten waarden.</p>

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
12.02, lid 5 De geluidseisen voor verblijven.	Woning 70 dB(A), slaappleaatsen 60 dB(A).	2020 - 2030	<p>Is nuttig maar kost voor bestaande schepen te veel geld.</p> <p>Doordat bij 95% van het vermogen gemeten moet worden zijn geluidseisen voor de binnenvaart strenger dan de eisen vanuit de IMO voor zeeschepen, dit terwijl zeeschepen altijd dag en nacht varen.</p>	Te kostbaar: op bestaande schepen worden de normen voor de woning tot 8 dB(A) overschreden, op de slaappleaatsen is de overschrijding zelfs tot 21 dB(A) Kosten per schip van € 120.000 tot € 370.000.	<p>Meten volgens IMO normen, zie boven.</p> <p>De overgangsbepaling van hoofdstuk 12 ook van toepassing verklaren op artikel 12.02, lid 5 hierdoor worden de geluidseisen voor de woning en slaapverblijven tot 2035 uitgesteld.</p> <p><b>Argumenten:</b>  <b>Deze termijn geldt voor alle andere uitvoeringseisen van de woning.</b>  De geluidseisen zijn niet haalbaar zonder ingrijpende verbouwing van de woning.  Hierdoor is het grootste probleem uit de wereld, na 2035 kan men de zaak grondig aanpakken</p>