

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

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
3.03, lid 2: geen verblijven voor het vlak van het aanvaringsschot.	Vaak loopt de voorroef door.	2010 - 2025 Kiel < 1985 NVO	Nauwelijks.	Kostbaar.	Geen bedden of onderdeks gelegen ruimten voor het vlak van het aanvaringsschot.
3.03, lid 2: Geen noodzakelijke voorzieningen voor het voorpiekschot en achter het achterpiekschot.	Dit zijn de voor de vaart noodzakelijke voorzieningen met uitzondering van de ankerlier (en de stuurmachine?)	2015 - 2030	Nauwelijks.	Kostbaar.	Indien er elders een 2e voorziening aanwezig is dit accepteren.
5.06, 1e lid: Minimum snelheid vooruitvarend 13 km/uur.	Geldt niet voor duwboten 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.	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.

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
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 optische 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 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. Dit doet men alleen bij stilliggende schepen.	2035 - 2050	Geen	Onuitvoerbaar	
7.12 2e en 3e alinea: Alarm en toegang op verstelbare stuurhuizen	Geldt ook voor mechanisch verstelbare stuurhuizen.	1995 - 2009	Geen	Onuitvoerbaar	

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
8.05, lid 4: Geen brandstoftanks en appendages boven motoren of uitlaatgassenleidingen		2010 - 2025	Beperkt	Bij een kleine schacht en een motor waarvoor een hoog gelegen dagtank noodzakelijk is, onuitvoerbaar.	Lekbakken met afvoer blijven accepteren.
8.05, lid 6: Afmetingen ontluchtingen en verbindingsleidingen	Oppervlak 25 % groter dan de vulleiding	2020 - 2025	Zeer beperkt Wordt door de verplichte roosters in de ontluchting (ADN) weer onderuit gehaald.	Redelijk: door de diameter van de vulleidingen te verkleinen	Indien een bunkerovervulbeveiliging aanwezig is, is het eigenlijk niet nodig om de ontluchtingen 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	Negatief: door het wegneembare stuk kan een open verbinding tussen het buitenboordwater en de machinekamer ontstaan. 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.	Kostbaar	Oploopafsluiters met blindplaten in het ruim gewoon toestaan. In ieder geval geen wegneembaar stuk vragen. 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 aanwezig zijn	2010 - 2025	Geen, de olie kan ook tijdelijk opgevangen en daarna rechtstreeks afgegeven worden	Op kleine schepen is hier geen ruimte voor	

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
10.01: Ankeruitrusting volgens de nieuwe formules, hekanker duwstellen afhankelijk van afmetingen formatie.	Factor 60 is 70 geworden, er wordt rekening gehouden met de verhouding $(L/8 * B)^{0.5}$, dit geldt ook voor de hekankers van een formatie. Voor boegankers duwbakken blijft K echter gelijk aan C	2010 - 2025	Beperkt, opmerking: de ankers voor kleine schepen blijven eigenlijk aan de zware kant. De doorsnede van een konvooi, kan eigenlijk niet bepaald worden, daardoor is het juist invullen van punt 15 van het CvO eigenlijk onmogelijk	Soms aanpassing kluizen en ankerlier nodig	Formules aanpassen, afstappen van "trappen" in de tonnage. Voor hekankers formatie K = C aanhouden.
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 denneboom	90 cm	2035 - 2020!	geen	Bij beunschepen onuitvoerbaar	Indien nodig een reling op de den aanbrengen
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
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

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
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
12.01: Verblijven	Verblijven voor alle aan boord bevindende personen, inclusief de uitvoeringseisen.	2035 - 2050	Is nuttig	Op kleine schepen, vletten en bunkerboten niet haalbaar	Voldoende ruimte en voorzieningen in de stuurhut, vaarduur beperken

Bepaling	Toelichting	Ingangstermijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
12.03 Sanitaire voorzieningen	<p>1. Schepen met verblijven moeten ten minste over de volgende sanitaire voorzieningen beschikken:</p> <p>a) een toilet per wooneenheid of per zes bemanningsleden. Dit toilet moet van frisse lucht kunnen worden voorzien;</p> <p>b) een wasbak met afvoer en met drinkwateraansluiting voor koud en warm water per wooneenheid of per vier bemanningsleden;</p> <p>c) een douche of badkuip met drinkwateraansluiting voor koud en warm water per wooneenheid of per zes bemanningsleden.</p>	2035 - 2050	Is nuttig		Er moeten uitzonderingen komen voor schepen die alleen korte stukken varen, zoals bunkerboten, in ieder geval voor de douche of badkuip.

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>Alternatief: volgens de oude methode blijven meten maar de eisen met 3 dB(A) verhogen. 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	Ingangs- termijn Rijn - CBB	Nut	Haalbaarheid	Alternatieven
12.02, lid 5 De geluidseisen voor verblijven.	Woning 70 dB(A), slaapplaatsen 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 slaapplaatsen 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>Argumenten: Deze termijn geldt voor alle andere uitvoeringseisen van de woning.</p> <p>De geluidseisen zijn niet haalbaar zonder ingrijpende verbouwing van de woning.</p> <p>Hierdoor is het grootste probleem uit de wereld, na 2035 kan men de zaak grondig aanpakken</p>