

PERSBERICHT

ES-TRIN 2019 STANDAARD AANGENOMEN DOOR CESNI COMITE.

EBU en ESO blij met resultaat na jarenlange intensieve inzet

Oplossingen knelpunten overgangsbepalingen in ES-TRIN 2019 verankerd

Het CESNI-comité heeft de nieuwe Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen ES-TRIN 2019 aangenomen, die ES-TRIN 2017 zal vervangen.

Oplossingen voor knelpunten in de overgangsbepalingen worden verankerd in ES-TRIN 2019. EBU en ESO werken in CESNI samen onder de noemer van het European Inland Waterway Platform, kortweg het IWT Platform. De gezamenlijke inspanningen werpen hun vruchten af!

ES-TRIN 2019

Om het hoge veiligheidsniveau in de binnenvaart te waarborgen en technologische ontwikkelingen te volgen wordt de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen [ES-TRIN](#) regelmatig herzien. ES-TRIN zelf is als zodanig niet bindend. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Unie zullen in hun wettelijke kaders naar deze standaard verwijzen, zoals dat nu ook gebeurt naar ES-TRIN 2017. Vanaf 1 januari 2020 zal ES-TRIN 2019 van kracht worden.

link naar (let op met printen: 534 pagina's!):

- [CESNI ES-TRIN 18_15 nl](#)
- [CESNI ES-TRIN 18_15 en](#)
- [CESNI ES-TRIN 18_15 de](#)
- [CESNI ES-TRIN 18_15 fr](#)

Nieuw in ES-TRIN 2019 zijn bijzondere bepalingen voor elektrische aandrijvingen in hoofdstuk 11. Verder zijn overgangsbepalingen voor bestaande schepen opgenomen voor de met ES-TRIN 2017 ingevoerde nieuwe regels voor elektrische installaties in hoofdstuk 10. En – heel belangrijk! – in ES-TRIN 2019 zijn de oplossingen voor knelpunten in overgangsbepalingen verankerd.

Oplossing knelpunten overgangsbepalingen

Nieuwe regelgeving tot stand brengen duurt lang, wijzigen van regelgeving zo nodig nog langer. Uitgebreide onderzoeken, intensieve onderhandelingen en jarenlange intensieve inzet door binnenvaartorganisaties resulteren in een oplossing voor knelpunten in overgangsbepalingen. De geluidseisen, schema's voor elektrische apparaten en installaties, bijboten, vluchtwegen en voortstuwingsystemen van passagiersschepen, stuk voor stuk grote knelpunten voor het

binnenvaartbedrijfsleven. EBU en ESO zijn verheugd dat voor al deze knelpunten in de overgangsbepalingen een oplossing is verankerd in ES-TRIN 2019.

Grootste knelpunt: geluidseisen

Een groot knelpunt in de overgangsbepalingen zijn de geluidseisen voor schepen die gebouwd zijn voor 1976. Dit raakt 95% van de gehele Europese binnenvaartvloot, gebouwd voor 1976. Wanneer geen oplossing zou zijn gevonden dan zouden al deze schepen na 2020 onverkort moeten voldoen aan de bestaande geluidseisen. In een TNO-rapport van 2014 is te lezen dat alleen al in Nederland ruim 2500 schepen niet kunnen voldoen. In ES-TRIN 2019 is een oplossing verankerd. Zo is onder bepaalde voorwaarden een beperkte overschrijding toegestaan.¹ Daarnaast is de wijze van geluidsmetingen voor deze schepen aangepast.² Onderzoeken hebben aangetoond dat meten van 95% op het motorvermogen geen recht doet aan de dagelijkse praktijk van het binnenvaartschip en daarmee evenmin aan de tijd dat personen aan boord daadwerkelijk worden blootgesteld aan onverantwoorde geluidsniveaus. In het nieuwe meetprotocol wordt uitgegaan van een gewogen gemiddelde van het toerental van de motor. EBU en ESO zijn blij dat er internationaal een oplossing is gevonden, die de binnenvaartondernemers de mogelijkheid biedt om het geluidsniveau van schepen tegen aanvaardbare kosten te reduceren en daarmee het welzijn te verbeteren.

Oplossingen knelpunten passagiersvaart

In ES-TRIN 2019 zijn ook de overgangsbepalingen voor de passagiersvaart opgenomen. Het gaat hierbij om de vluchtwegen die niet door keukens mogen leiden, en de tweede onafhankelijke voorstuwing. Vluchtwegen niet door keukens: Als het realiseren van een vluchtweg anders dan door de keuken voor bestaande passagiersschepen technisch moeilijk uitvoerbaar is of tot onevenredig hoge kosten leidt, dan mag, bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1-1-2020, het certificaat toch worden verlengd als de risico's die een vluchtweg door de keuken met zich meebrengt zijn geanalyseerd door een deskundig bedrijf, en de aanbevelingen van het deskundig bedrijf zijn doorgevoerd. Tweede onafhankelijke voortstuwing: Bestaande passagiersschepen mogen afzien van een tweede, onafhankelijke voortstuwing in een gescheiden machinekamer als er voldaan wordt aan aanvullende eisen op het gebied van brandbestrijding en lenscapaciteit.

EBU en ESO, samenwerkend in het Europees Binnenvaart Platform, zijn zeer blij met deze resultaten, omdat daarmee gelijkwaardige maar aanzienlijk goedkopere alternatieven voor de vluchtweg en de tweede voorstuwing gevonden zijn.

Noot voor de redactie. Voor vragen kunt u contact opnemen met:

EBU: Resi Hacksteiner (+31 (0)10 798 98 80) of Lijdia Pater – de Groot (+31(0)10 79 89 800)

ESO: Gerard Kester of Annelies van Dijk (+31 (0) 78 782 05 65)

¹ De oplossing voor het knelpunt geluidseisen is te lezen in art. 32.03 (Bijkomende overgangsbepalingen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvoor) in de tabel bij artikel 15.02 lid 5, zie ES-TRIN 2019 p. 232-233.

² Zie ESI-III-5 (geluidsmetingen), ES-TRIN 2019 p. 441-450.