

## Geslaagde Jaarvergadering CBRB

De op 30 september j.l. gehouden jaarvergadering van het CBRB mag in veel opzichten alleszins geslaagd worden genoemd. Voor het eerst sinds vele jaren was er afgestapt van het oude concept van een gescheiden besloten ledenvergadering en een openbaar deel op verschillende dagen. Een keuze waaraan aspecten ten aanzien van organisatie, tijdsbeslag en financiële consequenties ten grondslag lagen.

Het besloten deel begon met een buffet-lunch voor de leden in 'het Kruispunt', een lokatie in Barendrecht dat in alle opzichten aan de verwachtingen voldeed. Zelfs een gevreesd parkeerprobleem bleek in de praktijk geen problemen op te leveren. Een goede opkomst en willige leden, zodat de voorgeschreven agendapunten ondanks het dreigende tijd te kort in snel tempo konden worden afgewerkt.

Het openbaar gedeelte - druk bezocht door circa 250 leden en genodigden - stond in het teken van 'duurzaam vervoer' dat door de daarvoor uitgenodigde inleiders op hun eigen-wijze werd benaderd. De bijeenkomst werd geopend met het uitspreken van de jaarrede van de directeur, de heer Mr. A.N. Roos, waarin via een visie op de situatie van het (binnenvaart)vervoer in het jaar 2010 een aanzet werd gegeven op het thema van de middag.

Mevr. Prof. J. Cramer hield een kort en duidelijk betoog waarin de vraag centraal stond of en hoe de binnenvaart de huidige milieu voorsprong op het wegvervoer kon behouden. Samengevat zou het antwoord 'ja' kunnen luiden mits de binnenvaartondernemer hiervoor zelf de nodige inspanningen zou willen verrichten.

Dr. W. Hönemann (VTG-Lehnkering GmbH) benaderde de positie van de binnenvaart aan de hand van het onlangs uitgebrachte rapport over het binnenvaartschip van de toekomst. Een rapport dat niet alleen op techniek en logistiek berust maar waarin ook sociale aspecten zijn meegenomen.

Ook hier de conclusie dat het niet allemaal van zelf zal gaan. De binnenvaartondernemer zal niet alleen toekomstige ontwikkelingen op afstand moeten volgen. Actieve deelname en investeren zal zijn vereist.

Mr. Ing. H. van der Werf, plv. Secretaris-Generaal

van de CCR in Straatsburg hield op de hem bekend abstracte manier een betoog over duurzaamheid waarbij de regelgeving centraal stond.

Ook nu weer werd het verkeer een 'spelbreker' voor de geplande paneldiscussie.

Mevr. Cramer moest vanwege gevreesde verkeersdrukte de bijeenkomst voortijdig verlaten terwijl de minister van Verkeer en Waterstaat, die eveneens voor deelname was uitgenodigd, moest laten weten dat het verkeer hem parten speelde. Zodoende een improvisatie en geen deelname van minister de Boer aan de paneldiscussie, De voorzitter van het CBRB, jhr. H.J.W. van der Wyck hield zijn jaarrede in aanwezigheid van minister R.H. de Boer. Vanzelfsprekend werd hierbij een aantal "aandachtspunten" over het voetlicht gebracht in de verwachting dat minister de Boer hier nader op in zou gaan.

Van een minister die amper twee maanden in functie is, kan niet worden verwacht dat hij op alles in details antwoordt; niettemin bleef de indruk achter dat de binnenvaart te doen heeft met een minister die 'het water' niet alleen vanuit zijn vroeger werkzaamheden kent, maar die ook bereid is om in zijn ambtsperiode de binnenvaart die aandacht te geven die het binnen de grenzen van de mogelijkheden verdient.

De secretaris van het BVB, de heer Kees de Vries was door het CBRB in de gelegenheid gesteld om de minister het eerste exemplaar van "Waardevol transport" (binnenvaart in cijfers) te overhandigen.

De dag werd besloten met de gelegenheid tot het nuttigen van een aangeklede borrel, waarvan door zeer velen gebruik werd gemaakt.

## Rabobank cijfers & trends 2002/2003

De Rabobank schets geen rooskleurig beeld van de toekomst van de binnenvaart.

De Rabobank verwacht een afname van het aandeel van de binnenvaart in het grensoverschrijdende vervoer in de periode tot 2010. Door de toename van het totale vervoer wordt een jaarlijkse stijging van het vervoersvolume voor de binnenvaart van 3% verwacht; in het binnenlands vervoer wordt uitgegaan van een stijging van 1 tot 2% per jaar.

Gevreesd wordt dat de stijging onvoldoende zal

zijn om de extra capaciteit die op korte termijn op de markt komt op te vangen. De Rabobank verwacht een merkbare toename van druk op de prijzen en rendement. Uitgegaan wordt van een verdere stijging van het containervervoer en voldoende lading aanbod van zand en grint, zij het dat de nieuwbouw ook in dat marktsegment de rentabiliteit onder druk zet.

Ten aanzien van de trends ziet de Rabobank wijzigingen in het vaargedrag; meer semi- en volcontinu op basis van vaste trajecten.

Ondernemers dienen meer dan voorheen hun bedrijfseconomische capaciteiten te ontwikkelen en nadrukkelijker en nauwlettend de marktontwikkelingen te volgen.

### **Pleidooi voor onverkorte handhaving Marco Polo programma**

Overtuigd van de noodzaak dat er maatregelen nodig zijn om het vervoer in West Europa ook in de toekomst in goede banen te kunnen leiden, heeft de Europese Commissie destijds het Marco Polo Programma gelanceerd.

Om een totaal vastlopen van het wegvervoer te voorkomen wil de Europese Commissie een verschuiving van het vervoer van de weg naar spoor, binnenvaart en short-sea bevorderen. Voor de uitvoering van initiatieven die het bereiken van dat doel kunnen bevorderen heeft de Europese Commissie een budget van € 115 miljoen tot het jaar 2007 in het vooruitzicht gesteld.

Het Marco Polo Programma is breder van opzet dan het voorafgaande PACT programma, dat een minder breed toepassingsgebied kende.

Inmiddels is gebleken dat "Brussel" op het budget wil beknipten door te stellen dat 'Marco Polo' budget- neutraal moet zijn t.o.v. 'PACT'.

Een groot aantal organisaties op het gebied van spoorvervoer, binnenvaart en Intermodaal vervoer (waaronder de EBU als internationale binnenvaart vervoersorganisatie) hebben een oproep gedaan aan de Europese ministers van transport om het budget onaangetaast te laten en de brede visie van 'Marco Polo' niet aan te tasten.

### **Reactie V&W**

In antwoord op een desbetreffende brief aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan het CBRB wordt het Nederlandse standpunt uiteengezet.

Verkeer & Waterstaat geeft aan positief te staan tegenover het Marco Polo project en die houding ook uit te dragen.

Ten aanzien van het budget wordt gewezen op het tot nu toe gevoerde Nederlandse kabinetsbeleid. Bij voortzetting van een prioritaire meerjarenprogramma moet het budget reëel neutraal worden gehouden, ongeacht het onderwerp. Dat wil zeggen dat volgens het Nederlandse kabinetsstand-

punt het budget maximaal met de inflatie mag worden opgehoogd. Nu er voor de voorganger van 'Marco Polo' (het z.g. PACT) € 35 miljoen was gereserveerd komt het budget voor 'Marco Polo' maximaal op € 38 miljoen. De terughoudende opstelling van Verkeer & Waterstaat, waar het CBRB het ministerie op heeft aangesproken, heeft aldus het antwoord, te maken met reeds gemaakte afspraken met het Ministerie van Financiën en het Kabinet. Overigens is afgesproken, dat Nederland zich niet al te restrictief zal opstellen bij onderhandelingen in de Transportraad over het budget.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. A. Roos.*

### **Ligplaatsbehoefte hoofdvaarwegen**

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft in opdracht van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer een onderzoek uitgevoerd naar de huidige en toekomstige ligplaatsbehoefte op de hoofdvaarwegen.

Aanleiding was een signaal van het Centraal Overleg Vaarwegen van 2000 over een tekort aan overnachtingshavens, rust- en ligplaatsen. Ook uit het rapport 'Vluchtwegen binnenvaart' ontstond een beeld dat er een tekort zou zijn aan (kegel)ligplaatsen. Bij het nu voorliggende onderzoek is het 'Onderzoek Ligplaatsenproblematiek Binnenvaart' dat in 1993 is uitgevoerd als uitgangspunt genomen.

### **Conclusies thans voorliggende inventarisatie**

- De geconstateerde (toekomstige) tekorten bij de locaties IJzendoorn, Oranjesluizen, Stroobos, Schuilenburg, Terhorne, Buiten Walevest, Bommehaven, Sambeek boven, Ravenswaaij, Diemen (gedeeltelijk), Breukelen (gedeeltelijk) en Krammersluizen (gedeeltelijk) kunnen worden opgelost door een herverdeling over nabijgelegen andere locaties.
- De geconstateerde (toekomstige) tekorten langs de Waal (geheel), de Prinses Beatrixsluizen (geheel) en Lelystad (gedeeltelijk) worden opgelost door maatregelen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) tot 2010.
- In de periode tot 2010 zullen er tekorten ontstaan op de locaties Lemmer/Spannenburg, Lelystad, Krammersluizen (met name kegelligplaatsen), Diemen en Driel.
- In de periode 2010-2020 zullen er tekorten ontstaan op de locaties Kampen, remmingwerk A.R. kanaal, Engelen en Breukelen.

### **Conclusies bij openstaande vragen uit 1993**

- Bij gebruikers bestaat vaak het gevoel dat er een groot tekort is aan ligplaatsen in Nederland, terwijl uit het huidige onderzoek blijkt dat er in het geval van een overbezette locatie in dezelfde regio nog voldoende andere locaties beschik-

baar zijn. Het gaat derhalve om een verdelingsprobleem.

- De in 1993 verwachte invloed van de Wet vaartijden en bemanningssterkte op de behoefte aan ligplaatsen is moeilijk te meten vanwege enerzijds het gebruik van een andere gebiedsindeling in het onderzoek uit 1993 en anderzijds trends als meer vol-continuvaart en een daling van het aantal schepen.

Aan de deelnemers aan het Overlegorgaan Goederenvervoer is gevraagd zich over de inhoud van het rapport uit te spreken.

## **Voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen 2002**

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vindt plaats op 29 november a.s. in hotel Zuiderduin in Egmond aan Zee. Zoals gebruikelijk zal aandacht worden besteed aan praktische zaken zoals wijzigingen in de voorschriften ADR, RID en ADN(R), die op 1 januari 2003 van kracht worden. Daarnaast wordt de praktijk van belading van en vervoer per binnenschip toegelicht.

Verplichtingen voor wal- en scheepzijde zouden beter op elkaar afgestemd moeten worden om te voorkomen dat bepaalde belangrijke zaken tussen wal en schip terecht komen.

Ook zal aandacht worden besteed aan het nationale en internationale beleid op het gebied van gevaarlijke stoffen. Het nieuwe kabinet lijkt een aantal beleidsvisies van de vorige ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer niet te delen en dat zal op termijn zijn uitwerking krijgen op de dagelijkse praktijk. Geprobeerd wordt om op de voorlichtingsdag een beeld te geven van de koers die wordt uitgezet. Het gaat dan met name om de AMvB voor Vervoersinrichtingen en om het stoffenbeleid dat wordt uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM). Ook zal worden ingegaan op ontwikkelingen op het gebied van het reguleren/beperken van het aantal transport van gevaarlijke stoffen over bepaalde wegen (spoor, weg, binnenvaart).

De kosten voor deelname aan de voorlichtingsdag bedragen € 125,- (excl. BTW).

Inschrijfformulieren kunnen worden aangevraagd op het volgende E-mailadres:

[a.van.westenbrugge@evo.nl](mailto:a.van.westenbrugge@evo.nl) of 079 – 346 72 29.

## **Nieuwe vorm vaarbewijzen**

Sinds 1 september jongstleden worden de vaarbewijzen in de vorm van een creditcard uitgegeven. Met deze nieuwe vaarbewijzen sluit Nederland aan bij de Europese regelgeving op dit punt. De kantoorautomatisering van het KOFs is voor

de uitgifte van het nieuwe model volledig aangepast.

Tengevolge van 'kinderziektes' bij de uitgifte van de vaarbewijzen is er bij het KOFs vertraging ontstaan bij de uitgifte van alle andere vaardocumenten, zoals Rijnpatenten, ADN(R) verklaringen en Radarpatenten.

In een persbericht deelt het KOFs mede dat er hard wordt gewerkt aan het wegwerken van de achterstand. In verband hiermede is het KOFs op werkdagen tijdelijk alleen tussen 14.00 uur en 17.00 uur telefonisch bereikbaar.

## **Drietoornhoorn op Moezel wordt afgeschaft**

Hoewel de drietoornhoorn sinds 1 april jongstleden afgeschaft is op de Rijn (sinds de nieuwe voorschriften voor het varen bij slecht zicht van artikel 6.30 RPR in werking getreden zijn) is deze nog wel steeds verplicht op de Duitse zijrivieren.

De Moezelcommissie heeft ondertussen besloten dat de voorschriften voor het varen bij slecht zicht per 1 januari aanstaande worden aangepast aan die in het RPR. Dat betekent dat per die datum de drietoornhoorn op de Moezel niet meer voorgeschreven is.

Tot die datum is de drietoornhoorn officieel nog voorgeschreven. Het CBRB heeft via de BDB, de Duitse zusterorganisatie van het CBRB, een verzoek ingediend bij de autoriteiten om tot 1 januari aanstaande af te zien van controle op de aanwezigheid van de drietoornhoorn. Zodra hierover uitsluitel ontvangen is informeren wij u nader.

Op de overige Duitse rivieren is de drietoornhoorn vooralsnog voorgeschreven; het is nog niet bekend wanneer deze op alle rivieren afgeschaft zal worden.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc.*

## **Resultaten enquête containervervoer bekend**

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, heeft in 2001 een enquête gehouden onder containerbinnenvaartschepen op de vaarroutes Rotterdam-Amsterdam, Rotterdam-Duitsland, Rotterdam-Limburg, Rotterdam-Antwerpen, Antwerpen-Duitsland en Rotterdam-Noord Nederland. Hierbij is gekeken naar aspecten als maximum laadvermogen en gemiddelde lading per schip; bezettingsgraad; aandeel geladen containers; aandeel 20-voet, 40-voet en high cube containers en de hoeveelheid lading per container.

In 1996 heeft AVV een soortgelijk onderzoek gehouden op het Waaltraject tussen Gorinchem en Lobith. De cijfers uit 1996 zijn vergeleken met die uit 2001.

---

De resultaten van dit onderzoek zijn onlangs gepubliceerd en verkrijgbaar bij het secretariaat.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc.*

### **Uitustingsstandaard in certificaat**

Zoals eerder bekend gemaakt is per 1 juli 2002 in Hoofdstuk 23 van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR) naast de bestaande uitrustingsstandaard (S 1) een nieuwe uitrustingsstandaard (S 2) opgenomen. Voor schepen die voorzien zijn van een boegschroefinstallatie c.q. hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren gelden daardoor enigszins versoepelde bemanningseisen.

Naar aanleiding van een desbetreffende vraag uit de ledenvergadering van de Groep Varende Ondernemers vestigen wij de aandacht op het bepaalde in art. 23.09 lid 2 van het ROSR: indien voldaan wordt aan de S 2 dient dit door de Commissie van Deskundigen in het Certificaat van Onderzoek onder nummer 47 te worden gewaarmerkt.

*Voor nadere informatie gelieve U contact op te nemen met de heer Mr M. Koning.*

### **Bureau Innovatie Binnenvaart (BIB) en de innoverende binnenvaart**

Het Bureau Innovatie Binnenvaart, een gezamenlijk initiatief van het CBRB, Schuttevaer en Kantoor Binnenvaart is betrokken bij een vijftal voor de binnenvaartsector belangwekkende demo-projecten. De volgende vijf projectvoorstellen zijn ingediend bij NOVEM:

7. De adviserende tempomaat;
8. De SCR katalysator op een nieuwbouw schip met een CCR Fase 1 motor.
9. Kennisoverdracht project Bon-Binie voor het gericht informeren van ondernemers over innovatiemogelijkheden;
10. Injectie van waterdeeltjes in de inlaatlucht en een katalysator op een sleepboot.
11. Nieuwbouwschip met een Z-drive.

Daarnaast bestaan er binnen het BIB plannen voor projecten op het gebied van energiebesparing aan boord, stoominspuiting in de uitlaat om fijn roet (pm10) neer te slaan, brandstofcel, low emission engines aan boord, groen label schip, de inzet van grotere duwbakken met minder weerstand, nieuw type Spits kunststof en type C, nieuw type Donaaschip. De eerste gastankers met de zg. Scheldehuid worden binnenkort in de vaart gebracht waardoor weer een belangrijke mijlpaal voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geslagen.

In het najaar zal het BIB in samenwerking met diverse in de Binnenvaart innoverende marktpartij-

en, overheden en subsidiebureaus voor de eerste keer de "Binnenvaart innovatiedag" organiseren.

Op deze dag zal er over een breed scala aan innovatieve projecten die in de binnenvaart zijn uitgevoerd, worden uitgevoerd of in de pen informatie worden gegeven.

Het BIB is voornemens om de Binnenvaart innovatiedag te verheffen tot een jaarlijks terugkerend fenomeen. Dit kan alleen indien de innoverende binnenvaart hieraan haar hartelijke medewerking verleent. Indien u op welke wijze dan ook betrokken bent bij binnenvaart- innovatieprojecten en u wilt uw kennis in de breedte met de sector delen dan kunt u contact opnemen met het secretariaat van het BIB. Dit is te bereiken via het CBRB 010-4115900. Vraagt u naar de heer H. Blaauw of de heer K. van Dijk.

Natuurlijk kunt u ook voor overige nadere informatie over het BIB contact met het secretariaat opnemen.

### **Jaarwerkplan 2003 Inspectie Verkeer en Waterstaat**

Onlangs ontvingen wij het jaarwerkplan van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de opvolger van de Rijksverkeersinspectie (RVI) en de Scheepvaartinspectie (SI) en respectievelijk omgedoopt tot de divisie Vervoer en de divisie Scheepvaart. Het jaarwerkplan geeft inzicht in de bij de IVW voorgenomen activiteiten.

Wie hierin is geïnteresseerd kan het werkplan bestellen via e-mailadres:

[Jaarwerkplan.ivw2003@ivw.nl](mailto:Jaarwerkplan.ivw2003@ivw.nl).

*Voor uw reacties of nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K. van Dijk.*

### **Subsidieprogramma personenvervoer en CO2**

Naast het subsidieprogramma voor het goederenvervoer is sinds 22 juni 2002 ook een subsidieprogramma voor het personenvervoer opengesteld. Van het totaalbedrag van 6,9 miljoen euro die de minister van Verkeer en Waterstaat voor dit programma beschikbaar heeft gesteld is 3 miljoen euro gereserveerd voor projecten die worden ingediend tot en met 2 december 2002. Het programma biedt ondersteuning tot maximaal 40% van de investeringskosten van zelfstandige ondernemers en bedrijven. Projecten op het gebied van telewerken en reisinformatiesystemen komen in aanmerking.

Behalve voor de investeringskosten kan ook voor de exploitatiekosten subsidie worden aangevraagd. Ingediende projecten moeten minimaal 0,5 kiloton CO2 besparen over de levensduur van de investering of de exploitatieperiode waarvoor subsidie wordt aangevraagd. Verder geldt dat pro-

jecten die per euro subsidie de meeste CO2 besparen de grootste kans maken. Tevens komen projecten in aanmerking voor subsidie die door middel van kennisoverdracht in de toekomst tot CO2-reductie gaan leiden, zoals het inhuren van een adviesbureau voor de kennis die nodig is om een CO2 besparend project uit te voeren.

Projectvoorstellen moeten worden ingediend bij het projectbureau CO2 reductieplan dat het Subsidieprogramma CO2 reductie personenvervoer 2002 voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitvoert. Voor meer informatie kunt u terecht bij het projectbureau CO2-reductieplan, telefoon 038-4553422. Tevens kunt u informatie vinden op [www.CO2-reductieplan.nl](http://www.CO2-reductieplan.nl) welke u natuurlijk kunt linken via de CBRB website.

## Hernieuwde uitgave van het ARBO handboek Binnenvaart

Het CBRB geeft al vele jaren met groot succes het handboek ARBOZORG voor de Binnenvaart uit. Het handboek bevat naast een algemeen beschrijvend gedeelte een vragenlijst welke kan worden gebruikt voor de uitvoering van de volgens de arbowet verplichte Risico Inventarisatie en Evaluatie beter bekend als de RIE. Het handboek wordt hiervoor al jaren aanbevolen door de Arbeidsinspectie en gebruikt door diverse erkende Arbo-diensten. Het CBRB heeft besloten om het huidige handboek te vernieuwen en aan te passen aan de ontwikkelingen in de maatschappij, regelgeving en techniek.

Het nieuwe handboek dat in december gaat uitkomen zal ook in digitale vorm verschijnen waardoor het opmaken van de RIE nog eenvoudiger wordt. De basis voor het plan van aanpak zal automatisch worden opgemaakt waarna alleen nog goedkeuring van de erkende ARBO dienst noodzakelijk is.

Verder is de rubricering per onderwerp verbeterd en zijn overbodig gebleken vragen geschrapt en moeilijk leesbare vragen vereenvoudigd. Nieuw is een aanvulling van de vragenlijst met deelsector specifieke vragen zoals voor de containervaart, de passagiersvaart, de tankvaart, de droge lading vaart en de duwvaart. Ook een hoofdstuk legionella beheersing is toegevoegd.

De vragenlijst zal waar nodig worden ondersteund met een specifiek op de branche toegespitste toelichting. Tevens zal bij elke vraag doorgelinkt kunnen worden naar de bijbehorende wetgeving. Dit is niet beperkt tot de Arbo wetgeving maar ook de relevante nautische regelingen zoals het ROSR, het Binnenscheppenbesluit, het RPR/BPR en ADNR zult u tegenkomen. Het handboek wordt geschreven door het CBRB secretariaat onder supervisie van een groep experts.

Indien u nog (deelsector gerelateerde) onderwerpen kent waarvan u vindt dat deze in de vragenlijst moeten worden opgenomen verzoeken wij u om

deze het liefst per e-mail aan ons kenbaar te maken. ([k\\_van\\_dijk@binnenvaart.nl](mailto:k_van_dijk@binnenvaart.nl)).

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K. van Dijk.*

## Prijzen afgifte en verwerking waswaters rijzen de pan uit

De binnentankvaart en dan in het bijzonder de chemievaart wordt de laatste tijd geconfronteerd met aantoonbare extreme verhoging van de afgiftekosten van waswaters.

Deze verhogingen zijn het gevolg van het uitblijven van regelgeving (SAV en HOI's) ogenschijnlijk gevolgd door een monopolisering van de schoonmaakmarkt. Twee bedrijven (Sita en AVR Amsterdam) hebben hun deuren afgelopen jaar gesloten. Er zijn nu voor de gehele internationale binnenvaart nog slechts twee afgifte plaatsen in Nederland nl. AVR in Rotterdam en ATM te Moerdijk en één in België. De prijzen zijn afgelopen jaar met 30% tot 1100% toegenomen waardoor het redelijk calculeren van de schoonmaakkosten voor de vervoerders niet meer mogelijk is.

Hierna volgen ervaringscijfers voor een vijftal producten welke in kleinere partijen zeer frequent met binnenvaarttankers worden vervoerd en waarna reiniging noodzakelijk is.

De ervaringscijfers zijn per product/per afgegeven m<sup>3</sup> in Euro's aangegeven:

Product	2000	2001	per 1/9/2002
Aziijnzuur	52,00	53,79	389,12
Glycolen	66,14	88,95	259,96
Butaandiol	67,57	71,28	497,50
Adiponitril	49,12	48,33	87,00
Octanol	43,76	45,08	82,16

Rond eind jaren 80, begin jaren 90 heeft de toenmalig minister beloofd toe te zien op de beheersing van de kosten voor het afgeven en verwerken van waswaters.

Het CBRB is van mening dat dergelijke kostenstijgingen niet aanvaardbaar zijn, en onnodig schadelijk zijn voor de sector. Het CBRB heeft dan ook direct tijdens een gesprek op 2 oktober met de nieuwe staatsecretaris voor Milieu, de heer P. van Geel aandacht gevraagd voor dit nijpend probleem.

Afhankelijk van de resultaten van dit gesprek zal het CBRB ( de ledengroepen tankvaart en OPTO) haar nadere koers bepalen.

*Voor nadere informatie of het melden van soortgelijke uitwassen kunt u contact opnemen met de heer Mr. J. Vogelaar, of de heer Ing. K. van Dijk.*

## Concept besluit Aanvullende Risico Inventarisatie en Evaluatie (ARIE) levert onnodige lastenverzwaring voor (binnenvaart) vervoer!

Het ministerie van Sociale zaken, Werkgelegenheid en Welzijn heeft een eerste concept van het besluit Aanvullende Risico Inventarisatie en Evaluatie (ARIE) aan het VNO-NCW en dus ook aan het CBRB ter beoordeling voorgelegd. De ARIE vervangt de bestaande Arbeidsveiligheidsrapportage (AVR) van het Arbeidsomstandighedenbesluit. Voor veel bedrijven is de AVR met de inwerkingtreding in 1999 van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) opgegaan in o.a. de veiligheidsrapportage. Hiernaast zijn er nog enkele categorieën van (lichtere) bedrijven overgebleven die gevaarlijke stoffen (boven bepaalde drempelwaarden) bewerken of opslaan en waarvoor de AVR plicht onverkort van kracht blijft. De aanwijzingssystematiek zou volgens het voorliggende concept onveranderd zijn, maar uit het concept blijkt dat er een verruiming van de doelgroep plaats vindt. De regeling is echter moeilijk leesbaar vooral voor wat betreft de vaststelling van de ondergrens. Uit de toelichting van de ARIE hebben wij kunnen lezen dat sinds afgelopen 1 januari 2002 kennelijk de AVR regeling zoals die van toepassing was en is voor walinstallaties ook van toepassing zou zijn voor het vervoer.

Te lezen is dat onder het begrip "installatie voor opslag" ook moet worden begrepen het **vervoer buiten het bedrijfsterrein** van transportabele tanks, en transportabele verpakkingseenheden, zoals het vervoer over de weg, binnenwateren, de zee in de lucht of over het spoor. Derhalve is ook de ARIE plicht op delen van het vervoer van toepassing geworden. Zover ons bekend is hierover nimmer gesproken met de vervoerssectoren en zijn wij hierover ook niet geïnformeerd. Zover het CBRB dit nu kan overzien zijn de voorgestelde wijzigingen en het van toepassing verklaren op het vervoer geen zinvolle aanvulling op de huidige bestaande (vervoer) regelgeving, doch betreft het een overlap van reeds bestaande verplichtingen in de vervoerswetgeving welke hooguit leiden tot extra en dus onzinnige administratieve lasten. Verder verstoort deze regelgeving het level playing field voor de Nederlandse binnenvaartondernemers onnodig. Ondanks het feit dat formeel de AVR en dus de ARIE ook van toepassing is op schepen onder buitenlandse vlag waarop in Nederland arbeid wordt verricht zal handhaving alleen plaatst (kunnen) vinden bij Nederlandse werkgevers. Het CBRB heeft inmiddels schriftelijk aan het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid haar bezwaren kenbaar gemaakt en dringend verzocht om het van toepassing verklaring op het vervoer ongedaan te maken. Ook heeft het CBRB aan het Ministerie van Verkeer en Wa-

terstaat haar mening gevraagd. Daarnaast zijn de ondernemerskrachten via de commissie Arboret van VNO-NCW gebundeld. Een slagvaardige werkgroep ARIE is opgericht welke haar eerste vergadering reeds heeft gehad op 25 september. Een gemotiveerd bezwaar zal binnenkort door VNO-NCW worden verzonden met het dringend verzoek aan SZW om een nader onderhoud.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.van Dijk.*

## Havenraad wil rem op invoering regels

Volgens de Nationale Havenraad, het officieel adviesorgaan van de Minister van Verkeer en Waterstaat, is de voortvarende implementatie van Europese regels funest voor de Nederlandse havens en voor Rotterdam in het bijzonder. Nederland moet dan ook de handrem aantrekken als het gaat om het invoeren van deze regels, vindt de Nationale Havenraad.

Het snel invoeren schaadt de concurrentie positie, omdat andere lidstaten van de Europese Unie veel minder voortvarend te werk gaan. In de Nationale Havenraad hebben zitting vertegenwoordigers van de Nederlandse zeehavens en namens het bedrijfsleven ondermeer het CBRB, de KVRN en Deltalings.

## Overzicht nieuwe leden

**Graag heten wij welkom bij onze vereniging:**

### Geassocieerde leden:

Lloyd's Register

### Groep Droge Lading:

Bevrachtingscombinatie v/h Stoffers B.V.

### Groep Varende Ondernemers (OPTO):

J. Booij Tankscheepvaart

## Agenda

3 oktober	Werkgroep Nautiek-Techniek
15 oktober	Werkgroep Milieu
17 oktober	Overleggroep Particuliere Tankvaart Ondernemers
22 oktober	Ledengroep Duwvaart
29 oktober	Ledengroep Personenvervoer
1 november	Ledengroep Tankvaart
5 november	CTGG Projectgroep Binnenvaart
12 november	Ledengroep Sleep- en Bijzondere Transporten
13 november	Ledengroep Containeroperators
27 november	Overleggroep Havensleepdiensten
28 november	Werkgroep ADNR