

Invoering Scheepsafvalstoffenverdrag weer een stap dichterbij

Onlangs is bekend geworden dat de Duitse Bondsregering een wetsvoorstel heeft ingediend dat de ratificering van het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV) in Duitsland mogelijk maakt. Ook is er een wetsvoorstel ingediend dat de uitvoeringsmaatregelen van het SAV regelt. Hierdoor ziet het er naar uit dat tegen het einde van dit jaar ook Duitsland het Scheepsafvalstoffenverdrag zal ratificeren. Hierna is het wachten op Frankrijk en België.

De verwachting is dat Frankrijk, zodra Duitsland het verdrag heeft geratificeerd, spoedig zal volgen. Uit België komen nu ook positieve signalen. Wij ontvangen berichten dat ook de Belgische regering kennis heeft genomen van de noodzaak tot ratificatie. Vanuit Vlaanderen horen wij dat er al voorbereidende werkzaamheden voor een invoering worden getroffen. Het is bekend, dat als men in België eenmaal een wetsinvoeringsdossier onder handen heeft, het te doorlopen traject van vaststelling snel kan gaan.

Het Scheepsafvalstoffenverdrag werd op 9 september 1996 te Straatsburg overeengekomen en heet officieel het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval van de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293). Er is overeengekomen dat eerst als alle deelnemende landen het SAV nationaal hebben geïmplementeerd, het verdrag in werking kan treden. Nederland, Zwitserland en Luxemburg hebben het verdrag inmiddels geratificeerd. In Nederland is het Scheepsafvalstoffenbesluit in de vorm van een z.g. AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) al anderhalf jaar klaar. Er is alleen nog een handtekening van de minister nodig om de regeling van kracht te verklaren.

Het SAV regelt internationaal eenduidig hoe er om moet worden gegaan met de verschillende stromen scheepsafvalstoffen. Niet alleen het stimuleren van preventie, de wijze van afgifte en de verrekening van de kosten, maar ook een doelmatige en efficiënte wijze van ontvangen en verwerken van afval maakt onderdeel uit van het verdrag.

Het verdrag verdeelt het scheepsafval onder in drie groepen: olie- en vethoudend afval, afval van de lading en overig afval, waaronder het huishoudelijk en klein gevaarlijk afval.

Bij het olie- en vethoudend afval en het overig afval is en blijft de veroorzaker verantwoordelijk.

Het principe 'de vervuiler betaalt' vindt men hier terug.

Voor het afval van de lading, zowel van de droge lading als van de tankvaart, gelden ook vanuit het principe de vervuiler (ladingbelanghebbende) betaalt, twee afgeleide principes. 'Lading moet zoveel mogelijk lading blijven' en 'er wordt een schoon schip geleverd en men krijgt een schoon schip terug'.

De invoering van het SAV is een eerste grote en belangrijke stap voor het op internationaal niveau verdergaand verbeteren van het milieu-imago van de binnenvaart. Het is niet voor niets dat de sector Binnenvaart zelf al in november 1991 een 'praktijkrichtlijn afvalstoffen binnentankvaart' en in mei 1993 een 'praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart' introduceerde.

De twee richtlijnen hebben in belangrijke mate model gestaan voor het SAV. Veel elementen uit de Nederlandse praktijkrichtlijnen zijn dan ook terug te vinden in het internationale SAV.

Inmiddels is er door het voortschrijdend inzicht in de ontwikkelingen, behoefte om onderdelen van het SAV te reviseren. Met name de verrekening van kosten van de inzameling en verwerking van olie- en vethoudend afval via het plakken van zegeltjes als een toeslag bij de inkoop van gasolie, ervaart men als sterk verouderd. Daarnaast voldoet dit ook niet aan het principe de vervuiler betaalt omdat er geen enkel verband bestaat tussen gasoliegebruik en de afgifte van bilgewater, oliën en vetten.

Het is inmiddels ook noodzakelijk geworden om aan het hoofdstuk betreffende afval van de lading naast vloeistoffen ook een hoofdstuk gassen- en dampen op te nemen. Door het toenemend besef dat bepaalde gassen en dampen afkomstig van de lading niet in het milieu horen, blijkt ook op dit punt internationaal eenduidige regelgeving noodzakelijk.

Invoering van het SAV is dan ook met stip wens nummer een van de sector maar evaluatie en revisie van het SAV is nu al, dus voor invoering van de regeling, belangrijke wens nummer twee.

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

Raad voor transportveiligheid (her)benoemd

Bij besluit van 1 juli 2003, nr. 03.002839 heeft de minister van Verkeer & Waterstaat, mevrouw K.M.H. Peijs, de voorzitters, leden en plaatsvervangende leden van de Raad voor de Transportveiligheid en zijn kamers (her)benoemd.

De heer mr. Pieter van Vollenhoven is (her)benoemd als lid en als voorzitter van de Raad, de heer J.A.M. Elias is (her)benoemd als lid van de Raad en als voorzitter van de Kamer voor de Scheepvaartongevallen.

Daarnaast zijn als leden en plaatsvervangende leden van de Kamer voor de Scheepvaartongevallen (her)benoemd: mevrouw M.J. Torpstra en de heren Jhr. mr. B.C. Savornin Lohman, L.P.A. de Winter, Mr. D.M. Dragt, Prof. ir. A. Aalbers, K.J. van Dorsten, P.M.J. Kreuze en Dr. G.A. Egas Reparaz.

Het hakblok van de Betuwelijn

Zoals jaren geleden al werd voorspeld zorgt de aanleg van de Betuwelijn in toenemende mate voor (politieke) zorgen.

Grootste zorg van de binnenvaart is steeds de vraag geweest 'wie zal dat betalen?', waarbij met name is gedacht aan de vraag waar de benodigde lading voor het vervoer via de Betuwelijn vandaan zou moeten komen.

Recente discussies in politiek Den Haag hebben weer geleid tot het uitdragen van nieuwe ideeën omtrent het gebruik van de spoorverbinding.

Zo zou het gebruik van de spoorlijn desnoods afgedwongen moeten worden, mede door het vervoer over water te ontmoedigen.

De recente beantwoording van kamervragen door de minister van Verkeer & Waterstaat gevolgd door uitspraken vanuit de Tweede Kamer (met name van VVD-kamerlid Hofstra) hebben de binnenvaart extra alert gemaakt.

In een persbericht hebben het CBRB, de Koninklijke Schuttevaer en Kantoor Binnenvaart duidelijk gemaakt dat het doen inleveren van lading een niet te accepteren benadering is en dat de sector binnenvaart in veel gevallen wel degelijk bijdraagt aan de kosten van de infrastructuur.

Een bedrijfstak die goeddeels onder Nederlandse vlag vaart, die goed is voor een werkvoorziening voor 18.500 mensen en direct en indirect zorgt voor een totale omzet van circa 2 miljard Euro zal zich niet op het hakblok van de Betuwelijn laten leggen.

ADNR kegelvoering voor tankcontainers

Overeenkomstig het ADNR blijven tankcontainers altijd kegelplichtig. De uitzondering van 7.1.5.0.2 ADNR is alleen van toepassing op 'droge lading' containers. Tankcontainers vallen hier niet onder. Dit is de eindconclusie van een periode van discussie die de afgelopen tijd is gevoerd met verschillende ver-

keersposten en woordvoerders van ADNR-container-schepen. Het ging hier over de juiste uitleg van het ADNR in relatie tot de kegelvoering voor tankcontainers. Hoofdstuk 7.1.5 van het ADNR geeft aanvullende voorschriften voor de seinvoering onderweg voor droge ladingschepen.

In 7.1.5.0.2 van het ADNR is een uitzondering voor de kegelvoering opgenomen voor het vervoer van '**verpakte gevaarlijke goederen uitsluitend in containers**'.

Er is voorgeschreven dat schepen die in 3.2, tabel A genoemde verpakte gevaarlijke goederen uitsluitend in containers vervoeren de blauwe kegels of lichten als genoemd in de kolom 12 van de tabel A, moeten voeren als:

- er drie kegels worden genoemd altijd;
- er twee kegels worden genoemd en het product betreft van de klasse 2 of van de verpakkingsgroep 1 en deze totaal opgeteld meer dan 30.000 kg bedragen;
- er drie kegels worden genoemd en het product betreft van de klasse 2 of van de verpakkingsgroep 1 en deze totaal opgeteld meer dan 130.000 kg bedragen;

In de overige gevallen is dus geen kegelvoering verplicht als er sprake is van vervoer van verpakte goederen in containers.

In de praktijk bleek het niet altijd even duidelijk of een tankcontainer nu moet worden gezien als een container zoals in 7.1.5.0.2 is bedoeld.

Wie dan de oplossing op deze vraag zoekt in de definities van hoofdstuk 1.2 raakt nog meer verward omdat een tankcontainer voldoet aan de opgenomen definitie van 'container' en omdat in de definitie van 'tankcontainer' staat 'een hulpmiddel dat voldoet aan de definitie van container en bestaat uit'.... nader genoemde extra's.

Hieruit zou kunnen worden opgemaakt dat bedoeld is dat een tankcontainer altijd als een container kan worden aangemerkt maar dat een container niet altijd een tankcontainer hoeft te zijn. Hieruit zou dan weer voortvloeien dat het soepelere regime van kegelvoering voor, laat ik maar gemakshalve zeggen, droge lading containers (waarin natuurlijk ook vaten of flesjes met vloeistoffen kunnen zitten) ook zou gelden voor tankcontainers.

Hierover nadenkend is het noodzakelijk om de achtergrond te kennen die is gehanteerd voor de in het ADNR 2003 doorgevoerde versoepeling van de kegelplicht voor droge lading containers. De overweging hiervoor is geweest dat in tegenstelling tot in tankcontainers in 'droge lading containers' vloeistoffen altijd nog een of twee keer extra omverpakt zijn. Altijd omverpakt in een toegelaten verpakking zoals een fles, een vat of een can en vaak ook nog met een stel weer omverpakt in een toegelaten doos, krat of kist. De kans dat bij een onvoorziene situatie het geheel van de in de container vervoerde gevaarlijke vloeistof ineens vrij kan komen is derhalve uit te sluiten. Bij een tankcontainer is deze kans in verhouding groter.

Met deze gedachte in het achterhoofd komt men, het ADNR lezende, in gewetensnood.

Navraag doen bij het verantwoordelijke ministerie is bij dit soort onduidelijkheden de enige juiste oplossing. Vanuit het ministerie is desgevraagd op een onmiskenbare wijze aangegeven dat het niet bedoeld is dat een tankcontainer gezien moet worden als een container en dat de vrijstelling dus ook voor tankcontainers zou gelden.

Omgekeerd moet er dus worden vastgesteld dat voor tankcontainers de kegelplicht gewoon blijft bestaan. Dit geldt natuurlijk alleen voor die producten waar in de tabel A ook een of meer kegels wordt geëist.

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

Inzamelingsregeling CFK en Halonen

Het ministerie van VROM heeft met het bedrijfsleven afspraken gemaakt over de inzameling en verwerking van halonen en CFK's. Deze afspraken staan vastgelegd in de Inzamelingsregeling CFK en halonen.

De regeling is via de website van het CBRB (www.cbrb.nl) te downloaden.

Waterwerk op TV

IdtV (Television-internet-film-events) verkeert in gevorderd stadium wat betreft het produceren van de serie Waterwerk voor Teleac NOT.

In de serie is gestreefd naar een 'menselijk beeld' met als motto: 'de mensen vertellen het verhaal'.

De resultaten zijn vanaf woensdag 22 oktober - 17.05 uur - te zien op Nederland 1.

De items over de binnenvaart hebben betrekking op aflevering 5 'Jobhoppen: de Vlissingen' en aflevering 8 'Een veranderende markt: de Riverhopper'.

Klantvriendelijkheid V&W reikt niet ver

De klantvriendelijkheid van 'Verkeer & Waterstaat' reikt voor wat betreft de betrokkenheid van de Inspectie Verkeer & Waterstaat niet verder dan tot de achterkant van station Hollands Spoor in Den Haag. Daar is namelijk per 1 augustus 2003 'het loket' gevestigd waar de Nederlandse binnenvaart zich moet melden voor dienstboekjes en vaartijdenboeken.

Voor de verhuizing van 'de Zwarte Zwaan' naar het nieuwe bezoekadres aan het Johanna Westerdijkplein 115 in Den Haag is een aantal zakelijke en begrijpelijke argumenten aangevoerd, die allemaal te maken hebben met de interne organisatie van de Inspectie zelf.

Het aanbod van het SAB - mede namens de binnenvaartorganisaties - om in Rotterdam aan het Vasteland huisvesting te verschaffen is niet geaccepteerd. Het onderhouden en bemensen van twee afzonder-

lijke vestigingen zou tot beheersmatige en organisatorische problemen leiden.

Het is te betreuren dat de minister van Verkeer & Waterstaat kennelijk meer belang heeft gehecht aan de argumenten van de Inspectie Verkeer & Waterstaat dan aan het belang van de binnenvaart bij een locatie in Rotterdam.

Het nieuwe loket is gelegen direct achter station Hollands Spoor, Johanna Westerdijkplein 117; de openingstijden zijn van 8.30 tot 16.00 uur.

Voor zaken die zoals voorheen schriftelijk afgehandeld kunnen worden is het adres: Postbus 10700, 2501 HS Den Haag.

Het loket is telefonisch bereikbaar onder 070 - 305 24 44, fax 070 - 305 24 14.

Passagiersvaart: Geen aftrek van representatiekosten gemaakt voor vaartuigen

In februari jongstleden oordeelde de Hoge Raad dat de door een bedrijf gemaakte representatiekosten, gemaakt voor het inhuren van een zeilschip, niet aftrekbaar zijn. De wetgever vindt, aldus het arrest van de Hoge Raad, dat bij de kosten en lasten van vaartuigen het privé-element zozeer de overhand heeft dat het (nagenoeg) de gehele kostenpost bestrijkt. De Hoge Raad verwijst hierbij naar de Wet op de Inkomstenbelasting van 1964, tekst 1996.

Hoewel de onderhavige zaak betrekking had op het huren van een zeilschip heeft het betreffende artikel van de Wet betrekking op 'vaartuigen' in algemene zin. Waar bedrijven de representatiekosten gemaakt voor een ballonvaart, een bezoek aan een attractiepark of andere 'luke' vormen van vermaak fiscaal kunnen aftrekken, worden vaartochten hiervan uitgesloten. Dit geldt eveneens wanneer aan boord een seminar, cursus of vergadering wordt georganiseerd. Één en ander kan nogal wat gevolgen hebben voor de passagiersrederijen, met name voor diegenen die vooral op de zakelijke markt actief zijn: representatieve uitstapjes (met klanten en dergelijke) zijn voor bedrijven alleen nog fiscaal aftrekbaar als zij niet aan boord van een vaartuig plaatsvinden.

Het CBRB onderzoekt momenteel de impact van deze uitspraak voor de passagiersvaart en zal bij het Ministerie van Financiën verzoeken om wijziging van de onderhavige regelgeving opdat de uitsluiting van vaartuigen van deze fiscale regeling ongedaan gemaakt wordt.

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

CBRB neemt secretariaat EBU-Commissie Passagiersvaart over

De Commissie Passagiersvaart van de Europese Binnenvaart Unie (EBU) waarin, zoals bekend, de passagiersvaart uit de Rijnsoeverstaten verenigd is, is op donderdag 24 juli bijeengewoest. Er is uitgebreid gesproken over de actuele thema's in de passagiersvaart, met name de herziening van de veiligheids-eisen (Hoofdstuk 15 ROSR) en het voorstel tot invoering van veiligheidsrollen en veiligheidskundigen op passagiersschepen.

Ook is de invulling van de Commissie Passagiersvaart aan de orde geweest. De Zwitserse organisatie die het secretariaat tot heden vervulde bleek hiervoor onvoldoende mankracht te hebben. Daarom is unaniem besloten dat het CBRB per heden het secretariaat zal overnemen. Een goed functionerend secretariaat is immers, vanwege het belang voor onze leden van de besproken onderwerpen, van groot belang voor het welslagen van de EBU-Commissie Passagiersvaart.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer H. Oosterbeek.

Symposium "Kanshebber in de Keten, Toekomstperspectief Containerbinnenvaart" op maandag 1 september 2003

De Stichting Projecten Binnenvaart (SPB) heeft, in samenwerking met a&s management en DLD, en in opdracht van het CBRB, het GHR, AVV en het NIDO, een onderzoek uitgevoerd naar het toekomstperspectief van de containerbinnenvaart.

Aan de hand van de thema's marktstructuur, infrastructuur & ruimte, organisatie, ICT, techniek, en veiligheid & milieu, zijn de huidige situatie en de te verwachten trends en ontwikkelingen in de containerbinnenvaart geïnventariseerd. Op basis hiervan is het toekomstperspectief voor de containerbinnenvaart opgesteld plus een daaruit voortvloeiend actieprogramma.

De resultaten van het onderzoek zullen gepresenteerd worden tijdens een symposium dat gehouden wordt op maandagmiddag 1 september 2003 in het Expo & Congrescentrum van de Erasmus Universiteit te Rotterdam. Sprekers vanuit zowel de overheid als vanuit de containermarktpartijen zullen hun visie geven op het maatschappelijke belang van de containerbinnenvaart, en op de initiatieven die nu ontplooid moeten worden om de bestaande en te verwachten knelpunten op te lossen, zodat de containerbinnenvaart als duurzame modaliteit haar sterke ontwikkeling in de toekomst kan voortzetten.

Het symposium fungeert hierdoor niet zozeer als eindpunt van de eerste fase - het onderzoek - maar vooral als aftrap van de volgende fase: het oppakken van de actiepunten naar de toekomst.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M. van Helvoirt, M.sc. of Els de Haan.

UWV gaat ontslag strikter toetsen

UWV (Uitvoering Werknemersverzekeringen) heeft bekendgemaakt met ingang van 1 september 2003 de bestaande regels voor het toekennen van een werkloosheidsuitkering strikter te gaan toepassen. Met name zal de noodzaak van ontslag kritischer worden getoetst; bij twijfel wordt aanvullend onderzoek verricht bij de werknemer en zo nodig ook bij de werkgever.

Van de werknemer wordt verwacht dat hij zich maximaal inzet om werkloosheid te voorkomen. In geval van ontslag door een bedrijfseconomische noodzaak of reorganisatie mag de werknemer niet zondermeer akkoord gaan met het ontslag. Bij twijfel over de onvermijdelijkheid van het ontslag wordt van hem verlangd dat hij inhoudelijk protesteert. UWV waarschuwt ervoor dat een ontbindingsvonnis of een beëindigingscontract vaak onvoldoende bewijs oplevert voor de onvermijdelijkheid van de ontstane werkloosheid. Als er door het Centrum voor Werk en Inkomen (CWI) een ontslagvergunning wegens bedrijfseconomische redenen verleend is wordt door UWV aangenomen dat er geen sprake is van verwijtbare werkloosheid.

Voor nadere informatie gelieve u contact op te nemen met de heer Mr. M.J.M. Koning.

Voorschriften voor (opblaasbare) zwemvesten

Zoals u al eerder in de Nieuwsbrief heeft kunnen lezen, is met ingang van 1 oktober 2003 volgens art. 10.05 van het ROSR voor "ieder zich regelmatig aan boord bevindend persoon een voor hem persoonlijk geschikt, automatisch opblaasbaar zwemvest" voorgeschreven. Onder de "zich regelmatig aan boord bevindende personen" worden verstaan de bemanningsleden plus hun eventueel regelmatig aan boord zijnde partners en kinderen, inclusief horecapersoneel op passagiersschepen. Dit artikel geldt echter niet voor de passagiers.

Hier kwam nogal wat commentaar op vanuit de binnenvaart. Een automatisch opblaasbaar vest is vanuit arbo-technisch oogpunt te prefereren, maar van een 'traditioneel' zwemvest is in elk geval zeker dat het in geval van nood altijd werkt. Naar ons idee is de keuze voor beide typen zwemvesten even legitiem en deze moet dan ook aan de ondernemer overgelaten worden.

Helaas heeft de CCR het verzoek van de gezamenlijke binnenvaartorganisaties om dit voorschrift terug te draaien niet gehonoreerd. Het voorschrift blijft dus ongewijzigd. Wel is er nu voorzien in een overgangstermijn: Niet opblaasbare vesten die op 30 september 2003 aan boord zijn mogen tot de eerstvolgende vernieuwing van het Certificaat van Onderzoek na 01-01-2010 gebruikt worden.

Overigens zijn voor kinderen wél zowel een automatisch opblaasbaar, als een hard zwemvest toegestaan.

Wellicht ten overvloede: dit voorschrift geldt alleen voor schepen met een Rijnvaartcertificaat! Voor schepen met een Communautair Certificaat of een nationaal Certificaat van Onderzoek, volgens de eisen in het Binnenschepenbesluit, geldt alleen dat er voor iedere persoon die zich regelmatig aan boord bevindt, een reddingsvest onder handbereik aanwezig moet zijn; het type zwemvest is daarbij niet voorgeschreven.

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

Keuringsplicht van autokranen

Er blijkt onduidelijkheid te bestaan over de keuringsplicht van autokranen.

Art. 11.12 van het ROSR bepaalt, dat alle kranen vóór de eerste ingebruikname, en voor het opnieuw in gebruik nemen na een ingrijpende wijziging, door een 'erkende deskundige' moeten worden gekeurd. Eenmaal per tien jaar dient deze keuring door de erkende deskundige herhaald te worden. De certificeringsbedrijven Keboma in Ede en AIB Vincotte in Breda zijn erkend en mogen als zodanig deze keuringen uitvoeren.

Daarnaast moeten autokranen ten minste eenmaal per twaalf maanden onderzocht worden, waarbij door visuele controle en controle van het functioneren wordt vastgesteld dat de kraan veilig is. Dit jaarlijkse onderzoek hoeft echter niet door een erkend deskundige te worden uitgevoerd; het mag dus door bijvoorbeeld de fabrikant uitgevoerd worden.

De keuringsbewijzen van zowel de grote, tienjaarlijkse als de kleine, jaarlijkse keuring moeten aan boord zijn.

Het Binnenschepenbesluit (BSB) bevat geen specifieke voorschriften voor het keuren van autokranen.

Alle autokranen moeten in elk geval voldoen aan de eisen van de zogenoemde Machinerichtlijn en als zodanig zijn voorzien van een CE-keur. De keurings-eisen zoals bepaald in de Machinerichtlijn zijn gelijk aan die in het ROSR.

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

De toekomst van gezinsbedrijven in de binnenvaart

Het onderzoek naar de toekomst van de gezinsbedrijven (zie ook Nieuwsbrief nr. 7) verloopt voorspoedig. De onderzoekster meldt dat een maand na de start reeds 25% van de schriftelijke vragenlijsten is teruggezonden.

Uit het IVR-bestand zijn 2600 ondernemingen geselecteerd, waarvan is verondersteld dat het gaat om gezinsbedrijven.

Mocht u geen formulier hebben ontvangen, dan kunt u op internet www.vaart.nl/gezinsbedrijf de vragenlijst invullen.

Reeds nu kunnen, aldus de onderzoekster, een aantal conclusies worden getrokken:

- de onderzoeksgroep geeft een representatief beeld van de Nederlandse gezinsbedrijven.
- bijna driekwart wil doorgaan met het bedrijf, een vijfde wil vernieuwen of uitbreiden en een achtste denkt aan beëindigen.
- driekwart van de gezinnen woont overwegend aan boord. Er is een lichte stijging waar te nemen van het aantal gezinnen dat aan de wal verblijft.
- bijna de helft van de gezinsbedrijven past zondag-/weekendrust toe.
- steeds minder kinderen van varende ondernemers zijn werkzaam in de binnenvaart.
- er bestaat een duidelijke scheiding tussen 'buitenwerk' (verricht door de man) en 'binnenwerk' (verricht door de vrouw).
- eigen baas zijn, niet gebonden zijn aan één plaats, het samen ondernemen met de partner worden als positief ervaren. Het aspect van de schoolgaande kinderen wordt negatief beoordeeld. Over vreemd personeel en sociaal leven zijn de meningen verdeeld.
- De helft van de respondenten ziet de toekomst van zijn bedrijf met vertrouwen tegemoet en verwacht dat het gezinsbedrijf een sterke positie zal behouden.

De schriftelijke enquête duurt tot 31 augustus, waarna mondelinge, en telefonische enquêtes zullen worden afgenomen.

EMO

Onlangs is door de voorzitter van de ledengroep Varende Ondernemers en de secretaris van de ledengroep Duwvaart een bezoek gebracht aan de EMO. Bedoeling van het bezoek was een beter idee te krijgen van de gang van zaken bij het aanmelden en laden van binnenschepen en bakken bij de EMO. Dit allemaal met de intentie de communicatie en het overleg tussen partijen te bevorderen.

De EMO is een complex bedrijf met veel mogelijkheden. Al deze mogelijkheden leveren ook weer beperkingen op. Als er bijvoorbeeld plaats is om zeer veel partijen op te slaan dan betekent dat automatisch dat er veel verschillende ladingen op het terrein aanwezig zijn. Als dan, zoals het geval is bij de EMO de zogenaamde combi's die voor laden, lossen en opslag gebruikt worden niet overal kunnen komen dan levert dit voor degene die een specifieke partij moet laden of ontvangen het probleem op dat er geen mogelijkheden zijn om bij de partij te komen. Daarbij komt dat het bedrijf inmiddels dertig jaar oud is en dat de techniek die voor de combi's en de transportbanden gebruikt wordt tamelijk gecompliceerd is. Als er iets kapot gaat of uitvalt dan staat niet vast dat het binnen een bepaalde tijd gerepareerd kan worden.

Het hele systeem bij de EMO gaat uit van de meest optimale benutting van het terrein en de laad- en losinstallaties. Hieruit volgt dat het zeeschip dat voor de

wal ligt over het algemeen een hogere prioriteit heeft dan de binnenvaart. Als het zeeschip verlaat is of zo groot is dat het op tij binnen moet komen kan het al misgaan met de afstemming voor de binnenvaart. De verplichting om treinen binnen een bepaalde tijd te laden vanwege het tijdslot dat de treinen hebben betekent dat daar geen ruimte is om te schuiven als er vertraging optreedt.

Eén van de grootse verstoringen voorzover het de binnenvaart betreft zijn de wijzigingen in opdrachten voor doorvoer in opslag. Dit betekent dat er veel meer op de wal gelost wordt dan vooraf afgesproken. Dit heeft weer consequenties voor het verdere verloop van de opslag en de belading daarvan op een later tijdstip.

Ook de late opgave van scheepsnamen zijn voor de indeling van binnenvaartschepen en de informatie aan de schippers een belemmering. Daarnaast is een niet onbelangrijk feit dat er partijen zijn die het schip al laadgereed melden bij de EMO terwijl het schip nog onderweg is. Het is duidelijk dat dit de goede communicatie en samenwerking niet bevordert en zeker niet als de partij geladen moet worden en het schip blijkt niet aanwezig te zijn.

Al met al is er een aantal omstandigheden waardoor de planning niet of niet helemaal gehaald kan worden. Dit heeft dan weer gevolgen voor latere laadafspraken.

De EMO is begonnen met een programma om beter te communiceren met opdrachtgevers, tussenpersonen en schippers. Daarnaast is er via het CBRB overleg met de groep duwvaart en de varende ondernemers om wederzijds de problemen te benoemen en in goed overleg te proberen deze bespreekbaar te maken en indien mogelijk op te lossen. Het CBRB beschouwt de inspanning van de EMO als een goed initiatief en is bereid om mee te werken aan verbetering. Afgesproken is om regelmatig overleg te plegen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. J. Vogelaar.

Agenda

26 augustus	14.00 uur	Bestuur Groep Containeroperators
27 augustus	11.00 uur	Overleggroep Havensleepdiensten
28 augustus	14.00 uur	WG Nautiek/Techniek
29 augustus	14.00 uur	CTGG tussen de wal en het schip
01 september		Symposium "Kanshebber in de Keten, Toekomst- perspectief Container- binnenvaart"
02 september	10.00 uur	WG ADNR
04 september	10.00 uur	CTGG – WG Spilrand
09 september	09.30 uur	Groep Duwvaart
22 september	14.00 uur	Groep Varende Ondernemers