NIEUWSBRIEF

CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

• januari 2004 • 1

Vluchtwegen tankvaart; ook tweede vluchtweg komt in zicht

Op 10 december jl. heeft de klankbordgroep vluchtmiddelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat weer vergaderd. De binnentankvaart wordt hier vertegenwoordigd door het CBRB. Sinds begin 2003 is er in Nederland ADNR-overgangsbeleid van toepassing, dat er vanuit gaat dat elke overslag van gevaarlijke stoffen in tankschepen er tenminste één deugdelijk vluchtmiddel beschikbaar is om het schip veilig te kunnen verlaten. De volgende opgave is nu om op alle terminals te gaan komen tot twee geschikte vluchtmiddelen, één nabij het voor- en één nabij het achterschip. Nadat in de laatste vergadering de technische aspecten met betrekking tot de positie en uitvoering van de vluchtweg/het vluchtmiddel waren overeengekomen, stond deze vergadering in het thema van het opstellen van een plan van aanpak voor de terminals.

De steigers zijn in de eerste plaats onderverdeeld in drie hoofdgroepen:
Categorie A: Steigers waar de realisatie van de 2e vluchtweg technisch relatief eenvoudig uitvoerbaar is. Hier zijn de alternatieve middelen als lifeboat of safe refuge en dus een risk-assesment onderzoek niet nodig.
Categorie B: Steigers die dermate complex zijn dat er voor de realisatie van de 2e vluchtweg tenminste een risk-assesment onderzoek noodzakelijk is;
Categorie C: Steigers die al beschikken over 2 adequate vluchtwegen nabij het voor- en achterschip.

Door de VNPI, de VNCI en de VOTOB is onder haar leden geïnventariseerd welke steigers in welke van de genoemde categorie vallen en binnen welke termijnen de terminals de gewenste situatie kunnen realiseren.
In totaal gaat het om ongeveer 134 in Nederland geïnventariseerde steigers. Hiervan zijn er ongeveer 20 klaar en voorzien van voldoende voorzieningen om nabij zowel het achter- als het voorschip een adequaat vluchtmiddel aan te bieden. (categorie C)
Ongeveer 40 steigers vallen onder de categorie A en zullen in de loop van 2004 twee adequate vluchtmiddelen kunnen aanbieden. De rest van de steigers, ongeveer 50% valt in de categorie B. De verwachting is uitgesproken dat van deze groep complexe steigers de laatste eind 2007 gereed zullen zijn en twee geschikte vluchtmiddelen zullen kunnen aanbieden.
Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat het huidige gepubliceerde overgangsregime niet oneindig kan voortduren. In verband met het noodzakelijke maatwerk per steiger is er afgesproken dat de Inspectiedienst van Verkeer en Waterstaat (IVW) voor 1 juli 2004 met elke terminal schriftelijk een plan van aanpak overeen zal komen. Hierin wordt vastgelegd hoe, op welke wijze en op welke termijn de steigers zullen zijn voorzien van 2 adequate vluchtmiddelen. Aan de hand van deze plannen van aanpak zal Verkeer en Waterstaat een overzichtslijst publiceren van de steigers en de afgesproken einddata per steiger. Op deze wijze is het voor alle partijen duidelijk waar men aan toe is en op welke steigers men wel of niet al een 2e vluchtweg kan verwachten. Steigers die niet op de lijst voorkomen zullen dus vanaf de komende zomer over twee adequate vluchtmiddelen beschikken.

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

Vaste brandblusinstallaties met HALON volgens Brussel ook voor binnenvaart per 1 januari 2004 verboden

Ondanks de overgangsbepaling in het ROSR voor vaste brandblusinstallaties met het blusmedium halon blijkt Brussel vast te houden aan het verbod per 1 januari 2004 om nog halon aanwezig te hebben.
Tot voor kort was het nog niet duidelijk hoe de Europese Richtlijn 2037/2000 (Ozon richtlijn) voor de maritieme wereld moest worden uitgelegd. In het najaar bleek er op hoog Brussels niveau nog sprake te zijn van een overgangster-

mijn van ongeveer 2 jaar voor vrachtschepen (cargoships).
Met een brief van 2 december 2003 heeft de commissie korte metten gemaakt met dit verwachte uitstel. Onmiskenbaar is uitgesproken dat voor de deadline voor het verwijderen van halon wordt vastgehouden aan de oorspronkelijke datum van de richtlijn en wel 31december 2003. Brussel gaat er hiermee volledig aan voorbij dat de gehele maritieme sector nog 29 dagen heeft om te ontmantelen. Verder lijkt het ROSR geen verdere rol te spelen in de overwegingen.
De commissie heeft verder aan het ministerie van VROM een verplichting opgelegd om in de zomer te rapporteren op welke wijze Nederland voldoet aan zijn verplichting om het verbod te handhaven.
Na aanleiding van de ontstane situatie heeft er een nader overleg plaatsgevonden tussen de ministeries van VROM, Verkeer en Waterstaat en de maritieme sector.
Op voorstel van de binnenvaartvertegenwoordiging is er afgesproken om door middel van een op te stellen handhavingstrategie te voorkomen dat de sector in de problemen gaat komen. In het kader van het nieuwe kabinetsbeleid is gedogen niet meer aan de orde en VROM wil ook voorkomen dat Nederland in conflict komt met EU verplichtingen.
De handhavingstrategie zal er op neerkomen dat elke onderneming die nog beschikt over een met halon gevulde vaste blusinstallatie door middel van een schriftelijke opdracht kan aantonen dat er inmiddels opdracht is gegeven voor de verwijdering respectievelijk vervanging van de vaste blusinstallatie. In geval van vervanging of verbouwing van de installatie gaat de sector er vanuit dat het normale programma van verlenging certificaat en werfbezoek bepalend zal zijn voor de termijn. (minimaal 5 jaar)
Met deze opdracht neemt de ondernemer contact op met de inspectiedienst van het ministerie van VROM die aan de hand van deze opdracht en de redelijke termijnen daarin genoemd een brief stuurt aan de onderneming. In deze brief wordt formeel vastgelegd dat er in strijd met de Europese richtlijn 2037/2000 na 1 januari 2004 nog halon aan boord aanwezig is en dat deze verwijderd moet worden binnen de nader overeengekomen termijnen. Hier voor zal dan de datum van het geplande werfbezoek maatgevend moeten zijn. Met deze officiële brief is het schip voor de overeengekomen periode ook in buitenlandse havens gevrijwaard. Dit voorstel zal op 12 januari 2004 voor het binnenvaartdomein nader worden besproken met de inspectiedienst. Zodra hierover meer bekend is zullen wij U nader informeren.

Eerste volwaardige vergadering CBRB afdeling Regio NW

Op 11 november vond de eerste vergadering van de CBRB afdeling Regio Noord-West plaats.
Destijds is deze afdeling opgericht om de CBRB leden in deze regio beter van dienst te kunnen zijn, met name met betrekking tot de specifieke zaken die er zich in daar afspelen.
Alhoewel niet alle leden uit de regio aanwezig waren, kon men toch spreken van een “goede” opkomst.
Tijdens de vergadering bleek dat de regioafdeling Noord West in een behoefte voorziet. Met name de problematiek op de wateren in en rondom Amsterdam kwamen veelvuldig ter sprake.
Maar ook waren er agendapunten als “de waterdiepte in de Zaan”, de komende werkzaamheden aan de sluis in Muiden en de deelname van het CBRB aan de Commissie Havenbewegingen in Amsterdam van de ORAM.
Aan het eind van de vergadering lag er dan ook een aardig lijstje met actiepunten waarmee het bestuur aan de gang kan.
Alhoewel de regioafdeling Noord West voor alle leden van het CBRB in de regio is opgericht viel het toch op dat het gros van de leden die aanwezig waren uit het “personenvervoer” kwamen. Het bestuur wil dan ook nog eens benadrukken dat de regio afdeling CBRB Noord-West er voor alle ledengroepen is.
De vergadering werd gehouden ten kantore van de ORAM in het havengebouw aan de Ruyterkade te Amsterdam; een prima locatie bij een goede gastheer.
Na een levendige vergadering besloot de voorzitter de vergadering. De volgende vergadering zal gehouden worden op dinsdag 9 maart 2004.

Staatssecretaris Van Geel opende tweede Binnenvaart Innovatiedag ‘Binnenvaart kan voortrekkersrol krijgen bij toepassing brandstofcel’

‘We vragen de Staatssecretaris met klem om het VERS subsidieprogramma spoedig te publiceren.’ Dat appèl deed directeur Ton Roos van Bureau Innovatie Binnenvaart maandag 8 december jl. op Staatssecretaris Pieter van Geel van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. De politicus verrichtte die dag de opening van de tweede en druk bezochte Binnen-

vaart Innovatiedag in Delft. ‘We wachten op goedkeuring uit Brussel, maar daar komt nog geen witte rook uit de schoorsteen” had Van Geel even daarvoor uit zichzelf al gezegd.
VERS staat voor Vervanging en Retrofit Scheepsdieselmotoren Binnenvaart. Het door VROM in samenwerking met Verkeer en Waterstaat opgestelde subsidieprogramma is bedoeld om de NOx uitstoot te verminderen door het stimuleren van vroegtijdige vervanging van scheepsdiesels door emissie-arme motoren, de retrofit van bestaande motoren (modificatie zodat ze emissiearm worden) en het monteren van uitlaatgasnabehandelingssystemen zoals een katalysator. Met de VERS-regeling kunnen binnenvaartondernemers vooruitlopend op strengere normen op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze schone motoren aanschaffen of hun bestaande motor schoner maken.
De VERS-regeling, waarvoor twaalf miljoen euro voor de periode tot en met 2006 in uitgetrokken, had eigenlijk al ingevoerd moeten zijn.
Nederland wacht echter nog steeds op goedkeuring van de Europese Commissie.
CBRB directeur Roos wees erop dat de eigenaren van twee schepen die nog dit jaar in de vaart worden gebracht, van plan waren een SCR katalysator (voor vermindering van NOx-uitstoot) aante schaffen maar daar van af zagen omdat ze nog geen subsidie konden krijgen. ‘Voor vier andere projecten valt het doek eind deze maand.’

Brandstofcel

Het thema van de tweede Binnenvaart Innovatiedag was “Binnenvaart Voortdurend Duurzaam”. Naast achttien presentaties over allerlei vormen van technische vernieuwing in de sector en een informatiemarkt was er de première van de film “Binnenvaart Duurzaam Beter”, gemaakt door het Bureau Innovatie Binnenvaart en Novem, de Nederlandse organisatie voor energie en milieu (een agentschap van het Ministerie van Economische Zaken). Het Ministerie van VROM heeft de promotiefilm, die de thema’s schoon, zuinig, economisch en veilig behandeld, mede gefinancierd. Door de inzet van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal deze film binnenkort ook op televisie te zien zijn.
‘De scheepsdieselmotor is al een toonbeeld van efficiency. Aan het verbruik kan niet veel verbeterd worden,’ wist Van Geel. De uitstoot van schadelijke gassen en stoffen moet over de gehele linie met tachtig procent omlaag. De binnenvaart kan dat streven volgens hem niet waarmaken. ‘We moeten samen naar een oplossing zoeken,’ deed hij een beroep op de sector.
Om eraan toe te voegen dat de introductie van de brandstofcel wellicht die oplossing is. In De VS en Japan wordt volop geëxperimenteerd met de brandstofcel, die waterstof als brandstof gebruikt, maar dan gaat het om auto’s. ‘Er zijn nog wel wat nadelen. Zoals de kosten en, als je het over de binnenvaart hebt, de opslag van waterstof aan boord.’
De techniek zal de komende jaren verbeteren, en daarmee komen ook er ook meer toepassingsmogelijkheden. ‘Maar ik denk dat het nog wel tien jaar duurt,’ aldus Van Geel. ‘Het kan zijn dat de binnenvaart het spits afbijt.’ Op de totale investering van een schip en in relatie tot de kostprijs van een scheepsmotor is de aanschaf van een brandstofcel minder groot.
Ook BIB-directeur Roos heeft hoge verwachtingen van de brandstofcel. Hij zei dat de organisatie zo snel mogelijk wil beginnen met onderzoek naar de mogelijkheden om dit nieuwe type motor naar de binnenvaart te vertalen. “We moeten nu starten met een haalbaarheidsonderzoek om zodra de techniek voor toepassing beschikbaar is direct met de sector in te kunnen stappen”. Hij vroeg Van Geel om steun daarbij. ‘Onze inzet is via een LOW-emissieschip naar een een NO-emissieschip.

Subsidiewijzer

Roos benadrukte verder dat investeringen in milieumaatregelen in het algemeen niet ten koste mogen gaan van de rentabiliteit. ‘De drie P’s, People, Planet en Profit zijn in de binnenvaart redelijk in balans. Dat moet zo blijven. De zorg voor mensen en de leefomgeving kán niet zonder rentabiliteit. Een door de overheid geforceerde omschakeling naar duurzaamheid is niet mogelijk.’
Gelukkig onderkent de overheid dit, constateerde de directeur van Bureau Innovatie Binnenvaart naar aanleiding van de uitspraken van de staatssecretaris Roos overhandigde de staatssecretaris het eerste exemplaar van de “Innovatie Subsidiewijzer Binnenvaart” die met ondersteuning van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door het Bureau Innovatie Binnenvaart is samengesteld. Daarin staan alle subsidie- en fiscale regelingen voor innovatie in de binnenvaart overzichtelijk op een rij, compleet met de voorwaarden en de instanties die met de uitvoering belast zijn. Ook de VERS-regeling is er al in opgenomen.

Grote en brede belangstelling

Dat de Binnenvaart Innovatiedag geen een-

dagsvlieg is blijkt uit de grote belangstelling voor deze dag. Er hadden zich ruim 500 deelnemers voor verschillende lezingen aangemeld, maar ook de deelnemers en bezoekers van de innovatiemarkt bleken spontaan deel te gaan nemen aan lezingen. Het totaal aantal deelnemers lag rond de 600.
Opvallend mag ook zeker worden genoemd het brede veld waaruit de deelnemers afkomstig waren. Overheden van hoog tot laag, wetenschappers, binnenvaartopleiders, maar ook opleiders van andere logistieke en technische studierichtingen, scheepsbouwers en toeleveranciers. Ook de ondernemende binnenvaart zelf was dit jaar goed vertegenwoordigd. Volgend jaar hoopt de organisatie op nog meer jonge startende binnenvaartondernemers.
De sfeer op de innovatiemarkt maar ook zeker in de vier afzonderlijke presentatiezalen was bijzonder gemoedelijk en informatief. Veel kritische vragen werden gesteld dankzij de toegankelijkheid van alle aanwezigen. Verschillende partijen hebben elkaar op de BIB dag gevonden. Enkele nieuwe creative allianties lijken er zelfs te zijn geboren.

BIB-dag 2004

Het ziet er naar uit dat er in het komende jaar weer zoveel speelt in Binnenvaart Innovatieland dat het BIB al weer in 2004 de volgende Binnenvaart Innovatiedag zal moeten organiseren. Het eerste overleg hierover is inmiddels gestart.
Van verschillende projecten zullen eind 2004 weer belangrijke gegevens beschikbaar zijn en het CO2 reductiebureau heeft aan het BIB gevraagd een deel van de Innovatiedag in te richten voor de kennisoverdracht van CO2 reductie-logistiek en -techniek. Met voldoende draagvlak van de medeorganisatoren is de kans dus groot dat ook 2004 een BIB-dag zal kennen. De organisatie heeft hiervoor maandag 13 december 2004 maar vast gereserveerd.

Binnenvaart innovatiefilm ‘binnenvaart duurzaam beter’ op televisie

Het Bureau Innovatie Binnenvaart heeft in samenwerking met het CBRB en Pylarczyk Mediagroep een professionele film gemaakt over de stand van zaken met betrekking tot de innovatie in de binnenvaart, met als pakkende titel 'Binnenvaart duurzaam beter".
Deze film die op 8 december in Delft tijdens de binnenvaart innovatiedag haar première beleefde zal binnenkort ook te zien zijn op de Nederlandse televisie.
Deze film wordt onderverdeeld in de 4 items van elk 5 minuten uitgezonden in het programma RTL Transportwereld.
De onderwerpen en uitzenddata zijn als volgt vastgesteld:

Binnenvaart Schoon	18 januari en herhaling op 19 januari
Binnenvaart Zuinig	25 januari en herhaling op 26 januari
Binnenvaart Economisch	1 februari en herhaling op 2 februari
Binnenvaart Veilig	8 februari en herhaling op 9 februari

De uitzendingen op zondag beginnen om 19.30 uur en de herhalingen op maandag om 17.45 uur.
Het CBRB heeft samen met diverse leden actief bijgedragen aan de totstandkoming van deze film . Voor ieder CBRB lid wordt de DVD gratis ter beschikking gesteld. Distributie zal zoveel mogelijk via de ledengroepvergaderingen dan wel per post plaats vinden.
Wij bevelen u deze film van harte aan. Ook adviseren wij u deze film te laten zien aan uw opdrachtgevers en andere zakelijke relaties. Naast een Nederlandse versie staat er op de DVD ook een origineel Engels- en Duitstalige versie.
Vanaf januari zal de DVD tevens tegen kostprijs te bestellen zijn via de CBRB website.

Subsidie voor inleveren van halon nog tot 1 januari 2004 mogelijk

In aanvulling op het bericht hiervoor met betrekking tot de versnelde uitfasering van halon aan boord van binnenvaartschepen wijzen wij U erop dat de ‘inzamelingsregeling cfk’s en halonen’ op 1 januari 2004 afloopt.
Deze regeling voorziet in een financiële vergoeding voor de afgifte en verwerking van het halon. Als U hiervan nog gebruik wilt maken dient U voor 1 januari 2004 opdracht te hebben gegeven voor het verwijderen van de halon (dus niet persé de gehele installatie, dat kan later) en moet deze halon binnen de daartoe gestelde termijn ook daadwerkelijk zijn verwijderd door een aangewezen installatie. Verlenging van de inzamelregeling is na 1 januari wel gehonoreerd alleen mag vanaf deze datum er geen subsidie meer op de afgifte en verwerkingsprijs worden gegeven.

De tekst van de regeling (VROM2082) is in te zien op: www.vrom.nl (klik door op brochures/publicaties) en ook via de website van het Bureau Innovatie Binnenvaart.

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

Passagiersvaart: Beunhazen in Leiden eindelijk aangepakt?

Al jaren is er in diverse regio's in ons land sprake van zogenoemde beunhazen in de passagiersvaart: mensen die – vaak overigens met de beste bedoelingen – op bedrijfsmatige wijze passagiers vervoeren zonder aan alle wettelijk voorschriften te voldoen. Eerdere pogingen om hier paal en perk aan te stellen liepen tot dusver op niets uit omdat de lokale autoriteiten niet meewerkten, of omdat onvoldoende hard gemaakt kon worden dat het daadwerkelijk om 'bedrijfsmatig' vervoer ging.
Gealarmeerd door een aantal publicaties in het Leidsch Dagblad over dergelijke praktijken op de wateren in en om Leiden zijn de lokale Leidse vaarwegbeheerders in contact getreden met het CBRB. In gezamenlijk overleg wordt nu gezocht naar een oplossing, zodat alle passagiersvaart in en om Leiden – in het belang van de veiligheid en van het level playing field voor de gehele sector – voortaan aan dezelfde voorschriften voldoen.
Wij hopen dat deze ontwikkeling een spin off zal hebben die erin resulteert dat de beunhazenproblematiek ook in andere regio's in het land succesvol aangepakt kan worden.

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

Bochtaanwijzers: uitstel tot 01-01-2010 formeel bekrachtigd

De internationale binnenvaart, verenigd in EBU en ESO, had een verzoek ingediend bij de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) om het gebruik van een aantal veelgebruikte bochtaanwijzers toe te blijven staan tot 1 januari 2010.
Zowel de betreffende CCR-Werkgroep als het betreffende CCR-Comité hadden al eerder aangegeven hiermee accoord te gaan. Inmiddels is dit eind november officieel bekrachtigd door de plenaire vergadering van de CCR. Dat betekent dat uitstel tot 1 januari 2010 nu officieel een feit is, waarmee de druk van de ketel af is.
Over mogelijkheden om de na 1 januari 2010 niet meer toegelaten bochtaanwijzers alsnog van een geldig goedkeuringsnummer te voorzien, waardoor zij ook na 1 januari 2010 gebruikt mogen blijven
worden, zult u in overleg met de belangrijkste leverancier van bochtaanwijzers, Radio Holland/ Radio Zeeland, nader geïnformeerd worden.

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

Wijzigingen ADNR 2005

Na de grote herstructurering van het ADNR in 2003 zal in het ADNR per 1 januari 2005 weer de gebruikelijke 2-jaarlijkse revisie worden doorgevoerd.
Naast het opnemen van nieuwe tot het vervoer toegelaten stoffen in tabel C zullen er diverse wijzigingen uit het ADR/RID worden doorgevoerd. Dit zijn veelal veranderingen die betrekking hebben op verpakkingen in delen deel 4 en 6. Ook in de tabel A zullen per 2005 wijzigingen worden doorgevoerd. Diverse NEG-posities zijn hier hergeordend en nieuwe UN nummers zijn hiervoor toegevoegd. Foutjes en onlogische teksten die zijn ontstaan door de grote herstructureringsoperatie zullen worden hersteld.
Daarnaast zullen de gebruikelijke aanpassingen op grond van nieuwe inzichten en ontwikkelingen worden doorgevoerd. Deze vaak technische veranderingen zijn op dit moment nog onderwerp van overleg in Straatsburg en zullen in mei 2004 door de CCR worden vastgesteld. Het CBRB is in dit overleg betrokken samen met de EBU. Medio mei zullen wij U nader informeren over de wijzigingen in het ADNR op de traditionele tweejaarlijkse CBRB themabijeenkomst ADNR.

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

Proef met LZV's gaat waarschijnlijk toch door

Het CBRB heeft, samen met de Vereniging van Inland Terminals (VITO) de afgelopen maanden flink gelobbyd bij zowel politieke partijen als bij maatschappelijke organisaties in verband met de voorgenomen uitbreiding van de proef met Langere en Zwaardere Vrachtauto's (LZV's). Het CBRB vreest dat deze proef zal leiden tot een ongewenste modal shift terug van binnenvaart naar weg en daarmee – in tegenstelling tot wat de bedoeling is – tot meer congestie en meer CO2-uitstoot. In het Overlegorgaan Goederenvervoer is gebleken dat eigenlijk maar twee organisaties voorstander zijn van deze proef, namelijk TLN en EVO. De andere organisaties – naast de organisaties die 'broodnijd'

verweten zou kunnen worden, zoals het CBRB, ook organisaties als Stichting Natuur & Milieu en 3VO – hebben zich allemaal uitgesproken tegen de proef.
Niettemin heeft de minister besloten de reactie van het Overlegorgaan Goederenvervoer naast zich neer te leggen en toch de proef te gaan uitvoeren volgens de eerder voorgestelde voorwaarden. De lobby die het CBRB en VITO gevoerd hebben heeft echter wel tot gevolg gehad dat onze bezorgdheid breed bekend geworden is en ook breed gedeeld wordt. De ontwikkelingen binnen de proef zullen dan ook vanuit meerdere hoeken met argusogen gevolgd worden.
CBRB en VITO hebben in elk geval zitting gekregen in de Klankbordgroep die de bevindingen van de proef monitort. Uiteraard zullen wij daar een vinger aan de pols houden en toezien op een correcte toepassing van de voorwaarden om misbruik van de vergunningen te voorkomen.

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

CBRB pleit voor aanpassing dodehoekregeling in BPR

Uit navraag is gebleken dat ongeveer 25-30% van de schepen die gebruikt worden in de binnenlandse containervaart geen hefbaar stuurhuis heeft. Onverkorte invoering van de voorziene wijziging van art. 1.07 van het BPR, die ertoe leidt dat schepen een te grote dode hoek niet meer mogen compenseren met 'optische hulpmiddelen' als spiegels of radars, betekent dat deze schepen na 1 april aanstaande niet meer ingezet kunnen worden voor de containervaart.
Het huidige BPR staat toe, dat schepen een dode hoek groter dan 350 m mogen compenseren met optische hulpmiddelen. Het gebruik van dergelijke hulpmiddelen zal, na invoering van gewijzigde voorschrift, alleen nog toegestaan zijn ter compensatie van het uitzicht bij passage van een brug of sluis. Met name de kleine sleepvaart en de kleinere containervaart zal door deze wijziging gedupeerd worden.
De wijziging beoogt een halt toe te roepen aan onwenselijke situaties waarbij schepen, zonder daarvoor eigenlijk uitgerust of aangepast te zijn, zich begeven in bepaalde binnenvaartsegmenten. Afgezien van de concurrentievervalsing die hierdoor ontstaat, zijn noch de veiligheid noch het imago van de binnenvaart hiermee gediend.
Daar staat tegenover dat vele schepen serieus geïnvesteerd hebben in goede optische hulpmiddelen, die de laatste jaren steeds betrouwbaarder en geavanceerder zijn geworden. Dergelijke schepen varen hier volkomen veilig mee en tot op heden hebben er geen ongevallen plaatsgevonden die daaraan te wijten zijn.
In aanmerking nemende dat het varen op optische hulpmiddelen in de praktijk niet tot onveilige situaties heeft geleid, en gelet op het feit dat met name de kleinere containervaart de laatste jaren een enorme modal shift van weg naar water heeft bewerkstelligd en nog een enorm groeipotentieel heeft, en deze categorie schepen onevenredig zwaar wordt getroffen door de wijziging van het BPR, pleit het CBRB er voor om de beoogde wijziging van het BPR in deze vorm niet door te voeren. Er kan bij voorbeeld gedacht worden aan een passende, nog nader te omschrijven, overgangsbepaling. Indien dat niet haalbaar blijkt moet worden afgezien van invoering van de wijziging en moeten optische hulpmiddelen toegestaan blijven.

Geen tussentijdse nieuwe stoffenlijst ADNR

In tegenstelling tot andere jaren zal de stoffenlijst (tabel-C) van het ADNR op 1 januari 2004 niet worden vervangen. Dit betekent dat de teksten van het ADNR 2003 in totaliteit onveranderd blijven en er dus in 2004 geen nieuwe ADNR boeken hoeven te worden aangeschaft. De looptijd van de bijzondere machtigingen is verlengd tot 2 jaar en hierdoor is het pas per 1 januari 2005 noodzakelijk deze stoffen in de tabel C op te nemen.
Het is wel van belang om nog even goed na te kijken op de verleende bijzondere machtigingen of deze inderdaad zijn afgegeven met en looptijd tot en met 31 december 2005. Mocht dit niet het geval zijn dan kunt U contact opnemen met de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat en zal een verlenging gratis worden afgegeven.

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

Agenda

14 januari om 10.30 uur	EBU- Brussel
21 januari om 15.00 uur	Sociale Commissie
26 januari om 16.00 uur	Ledengroep Droge Lading
29 januari	CCR Antiterrorisme, Den Haag
6 februari om 09.30 uur	Algemeen Bestuur

De CBRB-Nieuwsbrief bevat korte berichten over actuele onderwerpen die van belang zijn voor ondernemers in de binnenvaart.
CBRB-leden die geïnteresseerd zijn, kunnen nadere informatie bij het bureau inwinnen.
Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam ● Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam ● Telefoon 010 - 411 59 00 ● Telefax 010 - 412 90 91
E-mail: cbrb@binnenvaart.nl ● Website: www.cbrb.nl