Bijzondere aandacht voor arbeidsomstandigheden bij “werken met vuur” op tankschepen

De Arbeidsinspectie heeft bekend gemaakt de komende tijd door middel van thematische controles meer aandacht te gaan besteden aan de werkomstandigheden bij het werken aan boord van tankschepen. Naar de opvatting van de Arbeidsinspectie leveren de restanten van lading in ladingtanks in combinatie met werkzaamheden als lassen, branden en snijden een bron van risico’s op waarbij als voorbeeld ontploffingsgevaar wordt genoemd.

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

VROM wil alle Halon uiterlijk 1 juli 2005 van de schepen af hebben

Als vervolg op het gesprek van 12 februari tussen de Milieu-inspectie en de vertegenwoordigers van de binnenvaart heeft er op 5 februari weer een overleg plaats gehad met het ministerie van VROM over het inmiddels in kracht getreden Halonverbod voor vast ingebouwde blusinstallaties op schepen op grond van de Europese richtlijn 2037/2000 (Ozon richtlijn).
Nadat in december duidelijk was geworden dat het ministerie van VROM geen beleidsmatige oplossingen meer kon (en wilde) bieden heeft de sector direct verzocht om de nader te ontwikkelen handhavingstrategie dan zodanig in te vullen dat er een voor de binnenvaart aanvaardbare oplossing zou ontstaan.
Een deel van de binnenvaart komt in de problemen doordat in het ROSR eerder een overgangsbepaling is opgenomen, waarin is bepaald dat op schepen van vóór 1998 een vast ingebouwde met Halon gevulde blusinstallatie onbeperkt aanwezig mag zijn, mits er geen sprake is van verbouw, nieuwbouw of ombouw van dat deel van het schip. In overleg met de CCR heeft de branche inmiddels gekozen voor een aanzienlijke beperking van deze onbeperkte NEU-bepaling naar een overgangstermijn van 10 jaar waardoor schepen al gedwongen zijn om de Halon installaties te ontmantelen dan wel te vervangen. Het CBRB, Kantoor Binnenvaart en ook de VBKO hadden aansluitend hierop al te kennen gegeven te kunnen leven met een afspraak dat de vervanging van de Halon parallel zou lopen met de eerst-volgende vervanging van het certificaat van onderzoek, zodat er binnen 5 jaar sprake zou zijn van de gewenste uitfasering.

Uit de door het ministerie van VROM bekend gemaakte uitgangspunten voor de Handhaving Uitvoering Methodiek (HUM) is gebleken dat het ministerie van VROM volledig voorbij gaat aan het bestaan van de CCR en de daar uitgevaardigde internationale regelgeving waarin de aanwezigheid van Halon in bestaande gevallen is toegestaan (ROSR). Ook de wens om uitbouw/ ombouw ten minste te mogen koppelen aan de reguliere werfbeurt wordt hiermee van de hand gewezen, waardoor de kans groot is dat de “massale spontane” machinekamerbrandjes zullen toenemen en het uiteindelijk beoogde doel om de Halon gecontroleerd uit het milieu te houden zal floppen.
Het ministerie van VROM heeft namelijk medegedeeld dat de HUM er vanuit zal gaan dat uiterlijk 1 juli 2005 alle ombouw uitgevoerd zal zijn. Hierbij houdt zij dan nog rekening met het feit dat er tot 1 juli 2004 de tijd benodigd zal zijn om een oriëntatie door te voeren voor verantwoorde vervangende systemen.
Gelet op deze, in onze ogen, starre houding van het ministerie van VROM heeft de binnenvaartvertegenwoordiging te kennen gegeven niet in te stemmen met deze opgelegde korte termijn en hierbij aangegeven nadere beraadslaging met de achterban noodzakelijk te achten. Het aangaan van een proefproces zal hierbij mede in overweging worden genomen.
(Wordt vervolgd)

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

De Nota Mobiliteit, het toekomstige verkeers- en vervoersbeleid

In de tweede helft van 2003 hebben de overlegorganen van Verkeer en Waterstaat gesproken over de thema's uit de Nota Mobiliteit. Een samenvatting van de belangrijkste punten voor de binnenvaart en de meest in het oog springende thema's.

1.Externe veiligheid

In het algemeen doen zich (zeer) weinig ongevallen voor bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De problemen treden op bij de belangenafweging tussen ruimtegebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen. Een waterdicht systeem om overschrijding van risiconormen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen te voorkomen ontbreekt. Ook bestaat er nog een ongelijke verdeling van lusten en lasten in het vervoer van gevaarlijke stoffen en is er geen regie bij het oplossen van knelpunten. Verdere aandachtspunten bij dit thema zijn: de rol van de industrie, (zelfregulering en doelregulering), uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van regels en beperking van administratieve lasten.

2.Binnenvaart

Beheer en onderhoud van vaarwegen, samenhang in het kernnet en het onderliggende vaarwegennet en decentralisatie (samenhang beleid decentrale overheden en centrale regie) zijn van essentieel belang. Om het potentieel van de binnenvaart maximaal in te kunnen zetten, moet er aandacht komen voor onder andere het beter benutten van vaarwegen in steden (stadsdistributie), het beter inspelen op de trend naar schaalvergroting en een sterkere inzet op onderwijs en scholing.

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

De Nota Ruimte, het toekomstige ruimtelijke ordeningsbeleid

In april aanstaande zal de Nota Ruimte aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Deze nota is een geïntegreerde afronding van onder andere deel 3 van de Planologische Kern Beslissing (PKB) 'Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening' en het ruimtelijk deel van het Nationaal Verkeers– en vervoersplan (NVVP). De belangrijkste onderwerpen in deze nota voor het verkeer en vervoer zijn:

- verstedelijkingsopgave in relatie tot het mobiliteit- en infrastructuurbeleid;
- doelen in relatie tot de geldende (Europese) regelgeving m.b.t. milieu en externe veiligheid;
- omgaan met water, mede in relatie tot de noodoverloop gebieden;
- gevolgen voor het afstoten van het bouwgrondstoffenbeleid.
- Deze onderwerpen zullen de komende tijd op de agenda's komen van de diverse overleggen.

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

Inspectie V&W spreekt met CBRB over toezicht

In het najaar van 2003 is een eerste aanzet gegeven voor overleg tussen de branches en de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat. Aanleiding hiervoor is een nieuwe notitie "Toezicht in beweging", waarin IVW haar visie op het toezicht geeft. In een levendige discussie met minister Karla Peijs en Inspecteur Generaal Ferdinandus Mertens vertelden de organisaties, waaronder het CBRB, hoe zij aankijken tegen het toezicht. Allen waren het er over eens dat er meer eigen verantwoordelijkheid moet komen liggen bij de bedrijven, minder regels en toezichtarrangementen op maat. Bovendien, zo bleek unaniem, moet de deskundigheid van de inspecteurs en het gebruik van kennis in het bedrijfsleven daarbij centraal staan. In de komende tijd zal er door overheid samen met de branches verder worden gewerkt aan deze nieuwe toezichtvormen en zullen deze per domein (binnenvaart) verder worden uitgewerkt.

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

Nieuwe regels voor roken op de werkplek

Het zal niemand ontgaan zijn dat er vanaf 1 januari jl. regels gelden voor roken op de werkplek. Volgens de betreffende bepalingen in de nieuwe tabakswet moeten werknemers hun werk kunnen doen zonder dat ze hinder of overlast ondervinden van anderen die roken.

VNO-NCW heeft een beknopte brochure uitgebracht over de nieuwe regels die sinds 1 januari gelden voor roken op de werkplek.

Deze brochure geeft een helder antwoord op vragen zoals: wat betekent hinder of overlast? Wanneer is een plek een werkplek? Zijn er uit-

zonderingen? Wat gebeurt er als de werkgever zich niets aantrekt van de nieuwe regels? Op welke manier kunnen ondernemingen hun rookbeleid aanpassen? Deze brochure is voor CBRB leden gratis te verkrijgen. Ook kunt u deze voor € 3,50 rechtstreeks bestellen bij VNO-NCW tel. 070 – 349 02 75 .
Voor binnenvaartschepen hebben de rookregels mogelijk onverwachte consequenties, omdat aan boord niet alleen gewerkt, maar ook gewoond wordt. Ook voor passagiersschepen kunnen de nieuwe rookregels bijzondere gevolgen hebben vanwege de mogelijke horeca-uitzonderingspositie die op sommige passagiersschepen wél, en op andere niet van toepassing is.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk en mw. Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc.

Themadag toekomst blusmiddelen

Het CBRB heeft samen met de andere nautische (branche)-organisaties het initiatief genomen om een themadag over de toekomst van blusmiddelen in de scheepvaart te organiseren.
De ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat werken mee aan deze dag samen met de VeBon, de brancheorganisatie van de blusmiddelen toeleveranciers.
Het evenement zal plaatsvinden op dinsdag 30 maart aanstaande bij het ministerie van VROM in Den Haag.
De organisatie van deze dag bleek op korte termijn noodzakelijk te zijn door het definitief van toepassing worden van een algeheel Halonverbod in (vaste) blusinstallaties per 1 januari 2004 aan boord van alle schepen (zowel in het zee- als in het en binnenvaartregime).
Dit terwijl er tot begin december vanuit de EU geen duidelijkheid was gegeven of en welk deel van de scheepvaart als zogenaamde Cargo ships onder de vrijstellingsregeling voor kritische toepassing zouden gaan vallen. Daarnaast blijft onduidelijk hoe het nu precies zit voor de binnenvaart omdat er meerder regimes afwijkend regelgeving is opgenomen.
Wat in ieder geval wel duidelijk is, is dat op milieugronden, de aanwezigheid van Halon als blusmiddel aan boord van schepen volledig uitgebannen gaat worden en dat er alternatieve blusmiddelen toegepast zullen moeten worden.
De aanschaf van (alternatieve) blusmiddelen in het algemeen en de inbouw van vaste blusinstallaties in het bijzonder, zijn forse kostenposten. De vraag is hoe het milieubeleid om zal gaan met de nu op de markt verkrijgbare alternatieve blusmiddelen. Blijft FM 200 dat in de markt als een goed en redelijk betaalbaar alternatief wordt gezien vanuit milieuoogpunt toegelaten? Tegenstrijdige verhalen doen op dit punt de ronde.
De dag wordt primair georganiseerd voor de ondernemers in de scheepvaart die zich kunnen aanmelden via de eigen brancheorganisatie. Daarnaast zijn natuurlijk andere belangstellenden of betrokkenen vanuit overheid of toeleverancier welkom.
Aanmelden is wel noodzakelijk. Overige aanmeldingen kunnen worden gedaan via het secretariaat van het CBRB 010 – 411 59 00 of per e-mail: e.dehaan@binnenvaart.nl.
Na aanmelding krijgt u een bevestiging en definitief programma met routebeschrijving toegestuurd.

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

Transportenergie conferentie

Op 25 en 26 mei 2004 organiseert CO-OPET een conferentie over nieuwe energietechnologie en energie-efficiënte maatregelen in het transport. De locatie is Grand Hotel Mercure in Brussel. CO-OPET is een Europees project dat wordt uitgevoerd onder DG TREN, met als doel het in beeld brengen welke energiebesparende technologie (en in mindere mate transportenergiebesparende maatregelen) er in Europa bestaan Met andere woorden: "welke innovatieve en close to market technologieën voor brandstofreductie zijn er in het transport?"
Op 25 mei ligt de nadruk op de volgende nieuwe energietechnologieën en energie efficiënte transportmaatregelen:

- Lage CO2 technologie en brandstof voor personenauto
- Energie innovatie in de Binnenvaart
- Lokale en regionale energieacties in openbaar vervoer.

Op 26 mei is de implementatie van biobrandstoffen voor transporttoepassing het centrale thema. Voor deze toepassingen is als doel gesteld het gebruik van 2% biobrandstof in het vervoer in 2005 en 5,75% in 2010. In deze workshop wil men de haalbaarheid van deze doelen in de lidstaten bediscussiëren, gebaseerd op beschikbare studieresultaten over biobrandstof, de beschikbaarheid van geschikte technologie, en nationale, regionale en lokale ontwikkelingsplannen. Deelname aan de confe-

rentie op de 25e is gratis maar voor de workshop op de 26e zal even bijdrage van ongeveer € 100,= gevraagd worden. De conferentietaal is Engels. Een meer gedetailleerd programma is begin maart 2004 beschikbaar.

In Nederland zijn innovatieve brandstofbesparende technieken in de binnenvaart voldoende bekend o.a. via Novem en de Stichting Projecten Binnenvaart en het Bureau Innovatie Binnenvaart, maar in het buitenland zijn deze moeilijker te vinden.
Kent u projecten met contactpersonen in het buitenland die binnen deze context van brandstofreductie een project uitvoeren, hebben uitgevoerd of een dusdanige innovatieve techniek hebben ontwikkeld (die binnen korte tijd op de markt geïntroduceerd zou kunnen worden) en die voor deze conferentie interessant zou kunnen zijn, dan vernemen wij dat graag van u.

PS: Op 24 mei is er in Antwerpen een conferentie 'New developments in emission estimation from transport'.
Resultaten van COST346 en geassocieerde FP5 projecten ARTEMIS en PARTICULATES' op 24 mei in Antwerpen.
Meer informatie hierover kunt U vinden op: http://www.vito.be/cost346conf/

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk of met de heer C. van Straten, Programma-adviseur van Novem telefoon 030 – 239 36 14. Novem is de trekker van het CO-OPET project

Veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen 5 jaar verder

Op 1 januari 2005 verlopen de eerste certificaten Veiligheidsadviseur. Dit jaar kunnen deze nog worden verlengd.
Zoals wij al eerder berichtten zijn er in Nederland geen opleidingen erkend als “verlengingsopleiding” voor de veiligheidsadviseur. Hierdoor kan in Nederland het certificaat alleen verlengd worden door het afleggen van een examen. Het CBRB heeft hier eerder mee ingestemd, uitgaande van de afspraak met het ministerie van V&W dat de verlenging Europabreed slechts alleen met een examen mogelijk zou zijn. Internationaal is inmiddels besloten om hoofdstuk 1.8.3 in zowel ADR/RID als in ADN (gevolgd door ADNR) aan te passen en dat verlenging niet zou worden toegestaan met alleen het volgen van een erkende scholing. Inmiddels is ons gebleken dat in ieder geval tot 31 december 2004 in België en Duitsland de mogelijkheid bestaat om wel door middel van het slechts volgen van een opleiding het certificaat te verlengen. Diverse CBRB-leden maken van deze legale mogelijkheid gebruik. Daarnaast ziet het er naar uit dat de Europese richtlijn 96/35/EG (veiligheidsadviseur richtlijn) in tegenstelling tot eerdere toezeggingen van de Europese vertegenwoordiging niet zal worden ingetrokken dan wel op dit punt van verlenging niet zal worden aangepast. Hierdoor blijft dan verlenging met alleen scholing op basis van deze Europese richtlijn kennelijk tot in lengte van jaren mogelijk. Hierdoor ontstaat een niet te accepteren rechtsongelijkheid waarover inmiddels vragen zijn gesteld bij het ministerie van V&W.
Verder is onlangs ook bekend geworden dat het examen voor de verlenging niet, zoals eerder is bericht, geheel gelijk zal zijn aan het eerste examen. Bij een examen voor de verlenging zullen alleen meerkeuzevragen worden gesteld en zal er geen casus meer uitgewerkt hoeven te worden. De beschikbare tijd voor het maken van het examens is verlengd naar 90 minuten waarbij een uitloop naar 100 minuten toegestaan wordt.

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

Verlichting ARBO wetgeving voor de toets risico-inventarisatie en evaluatie

Arbo-diensten hoeven voortaan geen bedrijfsbezoek meer af te leggen ter toetsing van de risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E) bij bedrijven tot 25 werknemers die gebruik maken van de standaard branche RI&E. Dit volgt uit een wijziging van de Regeling certificatie Arbo-diensten. Dit geldt alleen voor de branche RI&E, die is opgenomen op de website van het Arboplatvorm Nederland. Het CBRB is gevraagd om ook de nieuwe Binnenvaart RI&E van het CBRB (die dit voorjaar zal uitkomen) daar in op te nemen en zal haar medewerking daaraan verlenen. Als genoemde bedrijven gebruik maken van deze RI&E is ook de inzet van vier kerndeskundigen bij de toetsing niet meer noodzakelijk. Het is dan voldoende om aan te geven dat relevante deskundigen zijn ingezet bij de toetsing waarbij de eindverantwoordelijkheid bij één van de vier kerndeskundigen ligt. Hiermede wordt in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de bezwaren van ook de binnenvaart dat de toetsing van de RI&E veel te theoretisch was, onnodige lasten opleverde en er in de praktijk vaak

geen echte binnenvaartdeskundigen meer aan te pas kwamen.
Deze stap is een eerste in de door het bedrijfsleven breed voorgestane verlichting van de verplichtingen inzake de RI&E. Ook het CBRB pleit hier al jaren voor en is verheugd met deze ontwikkeling. De wijziging is in zijn geheel na te lezen in de Regeling Certificatie Arbo-diensten die is gepubliceerd in de Staatscourant van 3 februari, nummer 22 (blz. 33).

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

Sectorraamcontract voor de verwijdering van Halon

In verband met de ontwikkelingen op het gebied van de plotselinge versnelde uitfasering van de halon, voorzover aanwezig in de vast ingebouwde brandblusinstallatie aan boord van schepen gebouwd voor 1998, is het CBRB voornemens bij voldoende belangstelling een raamcontract af te sluiten voor de verwijdering en afvoer van Halon, waardoor de prijs van verwijdering en afvoer gereduceerd kan worden en voorkomen kan worden dat Halon ongewenst of ongecontroleerd in het milieu verdwijnt.
Indien u geïnteresseerd bent laat ons dat dan weten. Per e-mail: k.van.dijk@binnenvaart.nl of per fax: 010 – 412 90 91 zodat wij u gericht nader kunnen informeren.

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

Wijziging tarieven

In de Staatscourant van 29 januari 2004 zijn de navolgende tariefwijzigingen afgekondigd:

Rijnpatenten, dienstboekjes, vaartijdenboek en verklaring vaartijdenboek

1. afgifte Rijnpatent € 60.
2. uitbreiding, vervanging, omruilen € 50.

Examen groot vaarbewijs

De kosten voor het examen voor de schippersdiploma's ter verkrijging van de onderscheiden vaarbewijzen bedragen € 156.
De kosten van herexamen bedragen per onderdeel € 55. met een maximum van het hiervoor genoemde bedrag indien voor meerdere onderdelen herexamen wordt afgelegd.

Examens Rijnpatent

De kosten van het examen voor het Schippersdiploma Rijnvaart ter verkrijging van het Rijnpatent bedragen € 156.
De kosten bij herexamen bedragen € 55. per onderdeel met een maximum van € 156.

Reglement Radarpatenten

Voor het afleggen van een examen als bedoeld in artikel 3.03 van het Reglement radarpatenten is een tarief verschuldigd van € 197.
Voor het afnemen van theorieherexamens bedraagt het tarief € 73.
Voor het afnemen van een praktijkexamen als bedoeld in artikel 3.03., vierde lid, bedraagt het tarief € 197. Voor de afgifte van een radarpatent is een vergoeding verschuldigd van € 60.
Voor het bijschrijven van het radarpatent op de schipperpatentkaart bedraagt de vergoeding € 50.
De kosten verbonden aan het omwisselen van radardiploma's bedragen € 50.

Toelichting

Met de hiervoor genoemde wijzigingen vervallen alle daarvoor geldende regelingen.
De verhoging van de kosten met 20% houdt verband met het verzoek van het KOFS tot deze verhoging vanwege het feit dat met ingang van 1 januari 2004 de subsidiering van het KOFS door het Ministerie van OCW is beëindigd.

Verzoek aanpassing Besluit Laad- en Lostijden

Het CBRB heeft, mede namens Kantoor Binnenvaart, aan het Ministerie van Justitie verzocht een aanpassing voor te bereiden van het Besluit Laad- en Lostijden en Overliggeld in de binnenvaart.
De reden hiervoor is de herhaalde verzoeken van leden. Daarnaast is van belang dat het Besluit inhoudelijk dateert uit 1981. In 1998 is een geringe verhoging van het overliggeld doorgevoerd.
Door de inflatie en kostenverhogingen de afgelopen jaren zijn de bedragen van het overliggeld die in het Besluit genoemd worden, sterk achterhaald.
Niet onbelangrijk hierbij is dat de innovatie en de technische mogelijkheden bij het laden en lossen van binnenschepen zodanig verbeterd zijn, dat de laad- en lostijden aanzienlijk beperkt kunnen worden.
Onlangs zijn door het NEA, in opdracht van het CBRB, onderzoeken uitgevoerd om de kosten

van de exploitatie van binnenschepen te berekenen. Dit onderzoek bevestigt de achterhaalde regelgeving voor zover het de hoogte van het overliggeld betreft.
Tevens is door het NEA een onderzoek naar de internationale regelingen voor de laad- en lostijden uitgevoerd. Dit onderzoek maakt duidelijk dat naar de mening van het CBRB de laad- en lostijden aangepast zouden moeten worden aan de huidige mogelijkheden.

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

Fiscale aftrekbaarheid huur passagiersschepen

Het CBRB heeft, samen met een aantal collega-organisaties, een professionele lobbyist ingeschakeld om de fiscale regeling met betrekking tot de huur van passagiersschepen aangepast te krijgen. De fiscale wetten staan wel toe dat de kosten voor het huren van bijvoorbeeld een vergaderzaal door zakelijke opdrachtgevers fiscaal afgetrokken kan worden, maar de huurkosten voor een schip voor dezelfde vergadering zijn niet fiscaal aftrekbaar. Dit betekent dat het voor zakelijke opdrachtgevers aanzienlijk duurder wordt om een schip te huren, in plaats van een andere locatie.
Uit de onlangs gehouden inventarisatie is gebleken dat de bij het CBRB aangesloten leden in de relevante sectoren van de passagiersvaart in totaal zo'n 200 schepen exploiteren, wat werkgelegenheid oplevert voor ongeveer 1700 mensen. Hiermee wordt een omzet gegenereerd van ruim € 110 miljoen, waarvan ongeveer 28% afkomstig is van zakelijke opdrachtgevers.
Het lobbytraject dat ons voor ogen staat bestaat uit twee fasen: In de eerste fase zal de lobbyist door 'stille diplomatie' de bereidheid polsen bij diverse politici om de regels aan te passen. Op deze manier wordt ongewenste (media-) aandacht voor dit onderwerp, met als mogelijk gevolg dat er nog meer slapende honden wakker worden, voorkomen. Afhankelijk van de resultaten van de eerste fase zal besloten worden of en hoe de tweede fase van de lobby uitgevoerd zal worden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mw. Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc.

Rapport "Maasvlakte 1 en 2 samen klaar voor de binnenvaart" opgeleverd

In het kader van de voorbereidingen voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte (MVII) wordt op dit moment door het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) een Masterplan opgesteld voor de zogenoemde Doorsteekvariant, waarbij alle scheepvaart – dus zowel zeevaart als binnenvaart – MVII bereikt via een doorgetrokken Yangtzehaven. In het kader van dit Masterplan is een integraal onderzoek uitgevoerd naar de logistieke invulling van de binnenvaart op MVI en MVII. De doelstelling van het onderzoek was om op conceptueel niveau aan te geven wat de voor de (container- en chemie-) binnenvaart vereiste infrastructuurfaciliteiten op MVI en MVII zullen zijn. Er is, voor de duidelijkheid, dus gekeken naar logistieke aspecten, waarbij nautische aspecten (golfhinder, vereiste vaarwegbreedte, en dergelijke) alleen meegenomen zijn voor zover relevant.
Het onderzoeksrapport is eind februari 2004 opgeleverd onder de titel "Maasvlakte 1 en 2 samen klaar voor de binnenvaart".

Op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken, de te verwachten ladingstromen en bezoekmix van binnenvaartschepen zijn enkele kansrijke logistieke concepten opgesteld voor de binnenvaartafhandeling. Aan de hand van een 'Multi Criteria Analysis' is vervolgens het meest haalbare concept geselecteerd.
Uit het onderzoek blijkt dat de hoeveelheden chemische containers en droge- en natte bulk binnenschepen betrekkelijk klein zijn ten opzichte van de lading- en transportstromen die gegenereerd zullen worden door de containerindustrie.
Het concept dat volgens de Multi Criteria Analysis de voorkeur heeft gaat er vanuit dat 85% van de containers direct aan de diepzeekade wordt geladen en gelost. Een klein deel van de lading (5%) zal in dit concept via een Regionale Container Binnenvaart Terminal (RCB), een buiten de Rotterdamse haven gelegen terminal, worden overgeslagen. Ongeveer 10% van alle containers zal via een van de Barge Service Centres (BSC) op MVI en MVII worden overgeslagen. Het concept dat op deze wijze ontstaat kan het beste voldoen aan de logistieke wensen van de actoren in de keten. Door het aanbieden van zowel afhandeling langs de zeekade als op een BSC als via een RCB kan het concept voor elke transportstroom die service bieden die wordt gevraagd zodat de

afhandeling van de containerstromen op een zo efficiënt mogelijke wijze kan plaatsvinden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mw. Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc.

Werkgroep Nautiek-Techniek zoekt varende ondernemers!

Tijdens de discussie over de herziening van het BPR is gebleken dat het van belang is om mensen uit de praktijk te betrekken bij de wijziging van dergelijke regels. De CBRB-Werkgroep Nautiek-Techniek, die dergelijke wijzigingen bespreekt en inhoudelijk beoordeelt, bestaat dan ook uit praktijkmensen, afkomstig uit de diverse ledengroepen binnen het CBRB. De vertegenwoordiging van de Ledengroep Varende Ondernemers kan enige versterking echter goed gebruiken. Daarom verzoeken wij varende ondernemers die belangstelling hebben voor nautisch-technische onderwerpen (alles wat te maken heeft met bouw en uitrusting van de schepen, vaarregels, vaarwegen, enzovoort) zich aan te melden bij de Werkgroep Nautiek-Techniek. Deze Werkgroep komt ongeveer vier maal per jaar bijeen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mw. Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc.

Invoering herziene BPR uitgesteld

Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft besloten de invoering van het herziene BPR voorlopig uit te stellen. De reden hiervoor is het feit dat er vanuit diverse richtingen, onder andere vanuit de binnenvaartorganisaties, commentaar geleverd is op het BPR-concept dat eind november 2003 in de Staatscourant ter commentaar voorgehangen was. De beoogde datum van inwerkingtreding van 1 april 2004 bleek daardoor niet meer haalbaar.
Er zijn onder andere opmerkingen gemaakt over de voorschriften inzake de dode hoek (het varen met spiegels), de definitie van ‘snel schip’, de vaarregels, de status van een passagiersschip <20 meter maar >12 passagiers, voorschutting, en het verbod op kitesurfen.
De ontvangen opmerkingen worden op dit moment verwerkt. Zoals het er nu naar uitziet is het verbod op het gebruik van optische hulpmiddelen ter compensatie van het uitzicht naar voren voorlopig van de baan. De km-grens in de definitie van snel schip zal gewijzigd worden in 40 km/uur. De vaarregels blijven ongewijzigd, hetgeen wil zeggen dat kleine schepen die de stuurboordzijde van het vaarwater aanhouden toch voorrang behouden. Passagiersschepen <20 meter maar >12 passagiers zullen met een gele ruit uitgerust moeten worden.
Het herziene BPR zal, naar verwachting, in het najaar van 2004 in werking treden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mw. Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc.

Onderzoek vaarroutekeuze Rotterdams havengebied

De Rotterdamse haven heeft via de vaarwegen een uitstekende verbinding met het achterland. De hoofdvaarwegen Hartelkanaal, Nieuwe Maas en Oude Maas met hun verbinding naar Waal en Rijn zijn daarbij van groot belang.
Om de achterlandverbindingen up to date te houden, en omdat er binnenkort beslissingen genomen moeten worden over het al dan niet vervangen of verhogen van de bruggen in het Rotterdamse havengebied, heeft het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) opdracht gegeven aan de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat om een onderzoek uit te voeren naar de beweegredenen van de vaarroutekeuze door het havengebied.
Doelstelling van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de redenen die ten grondslag liggen aan de keuze die de (container-) binnenvaart en de short sea maken bij het bepalen van hun vaarroute naar en van het achterland, die voor het gemak de noordelijke route (via de Nieuwe Maas) en de zuidelijke route (via de Oude Maas) genoemd worden.
Het onderzoek beperkt zich tot de containerbinnenvaart en de short sea, en bestaat uit telefonische interviews onder ongeveer 250 schippers uit deze sectoren. Er zal gevraagd worden naar de herkomst en bestemming in en buiten Rotterdam en de vaarroute die men daarbij aflegt. Er zal vooral worden doorgevraagd naar de factoren en de argumenten die bepalend zijn voor de vaarroutekeuze. De op deze wijze verkregen informatie is van belang om de mogelijke knelpunten in de vaarroutes te inventariseren en te betrekken bij het maken van infrastructurele afwegingen.
Wij verzoeken u, mocht u benaderd worden voor een interview, medewerking te verlenen aan dit onderzoek.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mw. Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc.

Correctie en aanvulling op artikel in nieuwsbrief 2/2004: Grenswaarden voor uitstoot van dieselmotoren aan boord van Rijnschepen

In de laatste CBRB nieuwsbrief 2/2004 stond een bericht over de tweede fase emissienormen voor grenswaarden van de emissie door nieuwe scheepsdieselmotoren die zijn opgenomen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Het jaartal van de datum van invoering was weggevallen. *Dit is 1 juli 2007.*
Het komt er op neer dat alle motoren die na deze datum nieuw worden ingebouwd moeten voldoen aan deze verscherpte normen. Tot 2011 is er hierop nog een uitzondering voor de zgn. uitwisselmotoren. Hier onder wordt verstaan gebruikte motoren die ter vervanging van een al in gebruik zijnde motor dient en die wat capaciteit, toerental en inbouwvoorwaarden betreft daaraan vergelijkbaar is.

In de tabel is verder een klein maar storend foutje opgetreden. In de laatste regel van de eerste kolom staat Pn ≤ 560 en dit moet natuurlijk zijn: Pn ≥ 560 Dus: 'groter of gelijk aan'. Hierna volgt de (verbeterde) tabel nogmaals:

Fase 2 emissie normen

Pn [kW}	**CO** [g/kWh}	**HC** [g/kWh}	**NOx** [g/kWh}	**PT** [g/kWh}
19 ≤ Pn < 37	5,5	1,5	8,0	0,8
37 ≤ Pn < 75	5,0	1,3	7,0	0,4
75 ≤ Pn < 130	5,0	1,0	6,0	0,3
130 ≤ Pn < 560	3,5	1,0	6,0	0,2
Pn ≥ 560	3,5	1,0	n ≥ 3150 min-1 = 0,6 343 ≤ n < 3150 min 1=45.n(02)-3 n < 343 min-1 = 11,0	0,2

Daarnaast blijkt het niet voor iedereen duidelijk te zijn wat de diverse afkortingen betekenen. Daarom even een toelichting hierop:
Pn = Nominaal vermogen van de motor
CO = Koolmonoxide emissie;
HC = Koolwaterstof emissie;
NOx = Stikstofoxide emissie;
PT = deeltjes (partikels).

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

Nieuwe leden:

Groep Varende Ondernemers (OPTO)
A. Kosten Tankvaart

Groep Varende Ondernemers (droge lading)
V.o.f. Scheepvaartbedrijf J. de Korte

AGENDA

18 maart		EBU/ESO – vergadering Reservefonds
22 maart	om 10.00 uur	EBU/ESO
24 maart	om 15.00 uur	Sociale Commissie
26 maart	om 09.30 uur	Algemeen Bestuur CBRB
30 maart	om 09.30 uur	Groep Duwvaart
30 maart	om 13.00 uur	Themamiddag Blusmiddelen
6 april	om 14.00 uur	Groep Sleep- en Bijzondere Transporten
12 april		Kantoor gesloten

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