

## Bureau Innovatie Binnenvaart en schonere binnenvaart

Bureau Innovatie Binnenvaart is betrokken bij de uitwerking van het Regio-Masterplan Luchtkwaliteit in de regio Rijnmond. Het actieplan bevat 14 maatregelen waarin het wegverkeer, scheepvaartverkeer en industrie een bijdrage moeten leveren die leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de regio Rijnmond. ROM Rijnmond, een samenwerkingsverband tussen overheid en bedrijfsleven, heeft een Regio-Masterplan Luchtkwaliteit opgesteld.

De lucht in de regio Rijnmond is de afgelopen decennia schoner geworden, maar is nog niet schoon genoeg. In de regio Rijnmond, waar minstens twintig procent meer luchtvervuiling is dan gemiddeld in Nederland zullen extra inspanningen nodig zijn. De concentraties fijn stof (PM 10) en stikstofdioxide (NOx) zijn langs drukke wegen en waterwegen hoger dan de grenswaarden uit nationale en Europese regelgeving. De binnenvaart is één van de partijen die kan bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied. Een van de maatregelen uit het Regio-Masterplan is het komen tot demonstratieprojecten voor een schonere binnenvaart. Naast nationale en Europese regelgeving voor emissiebeperking en schonere motoren kunnen milieuvriendelijke technieken mogelijk een bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit. Andere maatregelen zijn gericht op stimuleringsregelingen die moeten leiden tot betere milieuprestaties door de binnenvaart en de effecten op luchtkwaliteit van het gebruik van 'walstroom'.

*Bureau Innovatie Binnenvaart werkt samen met Senter Novem aan de opzet van een demonstratieprogramma voor een schonere binnenvaart. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met BIB, info@innovatie.binnenvaart.nl.*

## Functioneren IVW voorlopig nog problematisch

Naar aanleiding van de toegenomen ontevredenheid over het functioneren van de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat heeft het CBRB eerder de leden opgeroepen om 'misstanden te melden'.

Midden april heeft het CBRB hierover gesproken met de heer Korving (interim) en beoogd definitief opvolger van de heren W. Zondag en K. den Braven.

IVW erkent dat het als gevolg van de reorganisatie niet altijd lukt om de gewenste service te verlenen. De voor-

malige diensten IVW divisie scheepvaart (oude SI) en IVW vervoer (oude RVI) worden op dit moment samengevoegd en gereorganiseerd. Diverse medewerkers hebben in dit kader de dienst al verlaten terwijl de invulling van taken nog lopende is. IVW realiseert zich dat de huidige situatie niet optimaal is en vraagt hierover begrip van de sector.

IVW deelt onze mening dat het niet zo kan zijn dat de sector de dupe is van reorganisatieperikelen. Men heeft aangegeven er alles aan te zullen doen om bij dreigende problemen passende oplossingen te vinden. Op verzoek van het CBRB zijn er twee stafmedewerkers direct aanspreekbaar.

Er is afgesproken dat voor het maken van afspraken voor keuringen er tot 1 juli a.s. bij problemen contact kan worden opgenomen met de heer E. Kronenburg, interim manager planning. Na 1 juli zal dit de heer J. Sint Nicolaas zijn.

Voor interpretatie en technische afstemmingsproblemen kan er contact worden opgenomen met de heer L. Korving die voorlopig verantwoordelijk is voor een IVW-uniforme uitleg en toepassing van de regels. Het CBRB blijft de komende tijd in regelmatig overleg met IVW zowel op uitvoerings- als op directieniveau. Graag blijft het secretariaat dan ook op de hoogte van uw ervaringen.

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

## Consumentenprijsindex

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de consumentenprijsindex (CPI) van de maand april 2005 bekendgemaakt. De afgeleide CPI voor alle huishoudens is in de periode van oktober 2004 tot april 2005 gestegen van 110,2 tot 111,0, derhalve met 0,73 %. Dit stijgingspercentage wordt veelal in het kader van (collectieve) arbeidsovereenkomsten gehanteerd als inflatiecorrectie per 1 juli 2005.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. M.J.M. Koning.*

## Model beveiligingsplan (verplicht af 1 juli a.s.) binnenvaart beschikbaar

Vanaf 1 juli a.s. dient de binnenvaart bij het vervoer van gevaarlijke stoffen met een hoog gevaarpotentieel te beschikken over een beveiligingsplan. Dit beveiligingsplan moet waarborgen opdat er voldoende (voorzorgs)maatregelen binnen de onderneming zijn

getroffen dat diefstal of misbruik van gevaarlijke goederen, waardoor mensen, goederen of het milieu gevaar kunnen lopen, wordt beperkt. Zie hiervoor de tabel in 1.10.5 van het ADNDR.

Alle elementen welke een beveiligingsplan moet bevatten zijn weergegeven in 1.10.3.2.2 van het ADNDR. Het is het meest efficiënt als de ondernemer deze elementen, zover ze er al geen onderdeel van uitmaken, verwerkt zijn in reeds bestaande kwaliteits-, veiligheids- en managementsystemen. Echter het verwerken in een separaat plan is ook mogelijk. Omdat Beveiliging een relatief nieuw vakgebied is, heeft het CBRB, in overleg met haar internationale zusterorganisaties, een model voor het beveiligingsplan opgesteld om de ondernemers een handreiking te geven bij het opstellen van dit plan. Er is een afzonderlijk model voor de tankvaart en voor de droge lading (container)vaart. Bij deze modellen heeft het CBRB ook een toelichting opgesteld die samen met de teksten van hoofdstuk 1.10 ADNDR elke ondernemer in staat moet stellen aan de wettelijk bepalingen te kunnen voldoen. Leden van het CBRB hebben de toelichting en het model beveiligingsplan inmiddels toegestuurd gekregen.

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

### **Passagiersvaart: aftrekverbod representatiekosten**

Onlangs heeft de Hoge Raad een uitspraak gedaan in een zaak, aangespannen door onze collega-organisatie BBZ, over de Investeringsaftrek. De Investeringsaftrek is een fiscale regeling die investeringen in bedrijfsmiddelen mogelijk maakt en bedoeld is om investeringen te stimuleren. Afhankelijk van de hoogte van de investering kan een percentage ten laste worden gelegd van de bedrijfswinst. De betreffende motorklipper was deze Investeringsaftrek echter ontzegd, omdat de Belastinginspecteur van mening was dat het hier niet ging om beroepspersonenvervoer, maar om recreatie. De Hoge Raad oordeelde terecht, dat ook het vervoeren van recreërende passagiers onder beroepspersonenvervoer valt als de vervoerder daar een zakelijke vergoeding voor vraagt.

Dit arrest van de Hoge Raad biedt belangrijke jurisprudentie voor onze strijd tegen het aftrekverbod voor representatiekosten voor de inhuur van vaartuigen. Immers, ook hier wordt beargumenteerd dat vaartuigen die aangewend worden voor representatieve doeleinden geen recht hebben op fiscale faciliteiten omdat er geen sprake zou zijn van beroepspersonenvervoer. Ook hier worden ten onrechte de recreërende passagier en de professionele ondernemer met elkaar verward.

CBRB en BBZ bekijken nu de verdere gang van zaken in de kwestie van het aftrekverbod voor representatiekosten. Een proefproces, waarbij een huurder van onze schepen bereid zou moeten zijn om de weige-

ring aan te vechten, zou een wetswijziging overbodig kunnen maken.

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

### **Discussie over Viking-Johnson koppeling op tankschepen**

Aan boord van tankschepen worden sinds langere tijd in de dekleidingen de zgn. Viking-Johnson koppelingen toegepast. Dit betreft een koppeling met een afdichtring bedoeld om uitzetting van leidingen op te vangen waarbij de leidingen verder niet 'vast' met elkaar verbonden zijn door een las of met bouten. Deze koppeling zit als een 'losse' huls over de twee met elkaar te verbinden leidingen

In de praktijk is gebleken dat deze koppeling en vooral de dichtingsring vaak niet bestand is tegen inwerking van product waardoor lekkage kan gaan optreden. Daarnaast is deze koppeling niet drukvast waardoor, bij drukstoten in de leiding de koppeling plotseling los kan komen. Als gevolg hiervan treden kleinere productlekages op, maar ook spuiters van product zijn niet uit te sluiten.

Bij een ongeval in Bazel afgelopen jaar is een dergelijke koppeling losgeschoten en is er door een spuitsaai stookolie in de rivier terechtgekomen. Dit heeft naast imagoschade ook behoorlijke economisch gevolgen gehad omdat ter voorkoming van verspreiding van het product o.a. een sluis langere tijd gesperd werd.

De gevaarlijke stoffen experts van de CCR hebben dit thema besproken en de algemene conclusie was dat het toepassen van deze koppelingen niet langer wenselijk is. De CCR heeft de klassebureaus gevraagd om een ADNDR-wijzigingsvoorstel op te stellen om deze koppelingen in het ADNDR voor nieuwbouw te gaan verbieden. Zeker voor de type C-tankers zal een verbod volgen, maar vermoedelijk zullen ook de type N-schepen worden meegenomen omdat olieproducten ook inwerken op de pakking.

Voor op schepen gebouwd voor 1990 is deze koppeling veel toegepast. Tegenwoordig wordt de uitzetting van leidingen opgevangen met een extra uitzettingsbocht in de leidingen. Het is niet eenvoudig om deze koppeling door een dergelijke bocht te vervangen. Het CBRB en de EBU hebben dan ook aan de CCR gevraagd om een NEU-overgangsbepaling zodat de bestaande situaties in stand mogen blijven.

Voor bestaande schepen die deze koppelingen willen blijven gebruiken wordt wel dringend aanbevolen om deze koppeling regelmatig te controleren en de afdichtringring tijdig te vervangen. Daarnaast is het van belang vast te stellen of de afdichtring resistent is voor de specifiek te vervoeren producten. Een toets aan de ADNDR stoffenlijst van het schip is hiervoor het meest voor de hand liggend. Uw klassebureau kan u bij deze toets behulpzaam zijn.

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

## Ontwikkelingen emissie-eisen scheepsdieselmotoren

In maart j.l. heeft er in Straatsburg een workshop plaats gehad over de huidige en toekomstige emissie-eisen van scheepsdieselmotoren.

De huidige CCR-emissieregels uit het ROSR zijn besproken in relatie met de nieuwe Europese richtlijn die in april ook regels gaat stellen voor de scheepsmotoren. De technische voorschriften van de CCR en de EU wijken op het gebied van de type- goedkeuring af. De verschillen zijn door Germanische Lloyd onderzocht en voorstellen voor verbetering zijn in de workshop opgesteld. Duidelijk is geworden dat de CCR en de EU elkaars certificaten op korte termijn willen gaan erkennen. Dit betekent dat zodra deze wederzijdse erkenning plaats heeft gevonden aan boord van schepen ook motoren die zijn gecertificeerd volgens de mobiele werktuigenrichtlijn van de EU toegelaten kunnen worden. Vooral voor de markt van de hulpmotoren is dit goed nieuws omdat in principe alle op de markt verkrijgbare verbrandingsmotoren weer voor de binnenvaart inzetbaar zijn.

Het streven van de CCR en de EU is erop gericht om de regels (ROSR en mobiele werktuigenrichtlijn) voor typegoedkeuring van scheepsmotoren met elkaar gelijk te stellen en naar verwachting zou dat medio 2006 door middel van deze wederzijdse erkenning gerealiseerd moeten zijn.

### Fase 3 nieuwe motoren

Ook is er gesproken over de invoering van een derde fase CCR voor nieuwe motoren. Er is gesproken over de invoering van een fase 3 waarbij men denkt aan invoering rond 2012. Er moet dan worden gerekend op een niveau voor NOx in de buurt van 4 mg.

Dit betekent, uitgaande van de huidige stand der techniek, dat maatregelen op de motor alleen niet genoeg zullen zijn en dat er voor- of nageschakelde techniek nodig zal zijn. Technisch gezien is uit twee in Nederland doorgevoerde katalysatorprojecten inmiddels gebleken dat deze norm haalbaar is. Of deze waarden ook technisch haalbaar zijn bij langere inzet en hoe de economische haalbaarheid is moet nog worden vastgesteld. De motorenfabrikantenwereld is door de binnenvaart aangesproken niet te veel af te wachten maar om voortvarend onderzoek te doen naar de mogelijkheden om schone motoren inclusief nageschakelde techniek in een pakket ook voor de binnenvaart tijdig op de markt te brengen.

De binnenvaart heeft te kennen gegeven geen bezwaar te hebben tegen verder doorontwikkeling van normen maar acht het wel van groot belang de economische haalbaarheid, naast de technische haalbaarheid, te onderzoeken alvorens de invoeringsdatum voor fase drie nieuwe motoren vast te stellen.

### Bestaande motoren

Er is ook een uitvoerig debat gevoerd over de vraag of en op welke wijze er emissienormen gesteld moeten worden voor bestaande motoren. Duidelijk is inmiddels dat motoren die normaal onderhouden wor-

den en die in gebruik en technisch voldoen aan de basis technische specificaties van de motor dat deze ook na langjarig gebruik nog voldoen aan de emissiewaarden als bij nieuwplaatsing. Ook is duidelijk geworden dat periodieke representatieve emissiemetingen praktisch maar ook economisch gezien niet realistisch zijn.

Er is gesproken over de vraag of de binnenvaart specifiek op milieugronden 'normaal onderhoud' van de motor kan aantonen. Vervuiling van deze discussie met onderwerpen als het verplichte gebruik van originele (merk)onderdelen en onderhoud overeenkomstig de fabrieksvoorschriften ligt hier voor de hand en wenst de binnenvaart niet te voeren. De binnenvaart heeft aangegeven zeker iets te zien in het vastleggen van een bewijsvoering van normaal onderhoud als garantie voor het voldoen aan de gewenste emissienormen.

De binnenvaart is door de CCR opgeroepen om aan te geven op welke wijze 'onderhoud' aantoonbaar is te maken zonder dat dit onnodige extra lasten oplevert.

De richtlijn mobiele werktuigen van de EU heeft nog wel het voornemen om emissie-eisen voor bestaande motoren op te gaan leggen. Hier dus vooral de vraag hoe deze op te leggen normen bewezen moeten gaan worden door meten of door weten?

De CBRB-werkgroep Milieu zal zich binnenkort gaan buigen over voorstellen.

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

## Ligplaatsen Rotterdam

Zoals bekend is er, met name in het westelijk havengebied in Rotterdam, een groot tekort aan ligplaatsen voor de binnenvaart. Met name voor grote schepen en voor kegel-schepen is de situatie bijzonder nijpend.

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) is zich ten volle bewust van de omvang van de problematiek zoekt naar oplossingen voor zowel de korte termijn als ook structurele oplossingen voor de lange termijn.

Zo zullen er, op zeer korte termijn, in de Yangtzehaven enkele palen geslagen worden voor vier tot zes kegel-schepen met een lengte tot 135 meter. Voorts wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het creëren van extra wachtplaatsen tussen de 8e Petroleumhaven en de Yangtzehaven en in de Amazonehaven. Ook de mogelijkheden in het Calandkanaal worden onderzocht.

Indien u ideeën heeft voor geschikte wacht- of ligplaatsen dan wordt u verzocht die aan ons door te geven, zodat wij deze kunnen inbrengen in het gezamenlijke overleg met het HbR.

Naar aanleiding van klachten vanuit de leden heeft het CBRB het HbR onlangs aangesproken op de weinig flexibele opstelling van de Havendienst bij het verle-

nen van toestemming om ergens ligplaats te nemen en het handhavend optreden van de Zeehavenpolitie. Het HbR zal deze kwestie op korte termijn bespreken met Havendienst en Zeehavenpolitie.

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

### **Borgstelling van de Staat bij de bouw van nieuwe schepen**

De ministerraad heeft op voorstel van staatssecretaris Van Gennip van Economische Zaken ingestemd met een borgstellingregeling voor de scheepsbouw. De borgstelling moet het mogelijk maken voor scheepswerven in Nederland om bij de bank een passende financiering te krijgen voor de bouw van nieuwe schepen. De financiering is nu moeilijk rond te krijgen wat met een aantal factoren te maken heeft. Zo is de waarde van de jaarlijkse productie van een scheepswerf vele malen groter dan de bedrijfswaarde en wordt een onvoltooid schip door banken niet gezien als een kapitaalgoed en is een scheepswerf aansprakelijk voor het hele bouwproject. Ook zijn kredietinstellingen hun belangen in de scheepsbouw aan het afbouwen. Dit is overigens niet een specifiek Nederlands probleem, ook andere Europese landen hebben hiermee te kampen.

*Bron: VNSI*

### **Telefooncentrale CBRB:**

Vanaf 23 mei zullen er op het Vasteland technische voorbereidingen worden getroffen voor de installatie van een nieuwe telefooncentrale en bijbehorende bekabeling. Uiteindelijk wordt er op 13 juni a.s. overgeschakeld naar deze nieuwe centrale. Dit kan betekenen dat het kantoor op de ochtend van 13 juni enige uren onbereikbaar is. Uiteraard wordt de onbereikbaarheid tot een absoluut minimum beperkt.

### **Nieuwe leden:**

#### **Varende Ondernemers (droge lading):**

Dagevos Shipping B.V.  
V.o.f. P.L.A. Janssens  
V.o.f. Klerks-Goedhart  
Scheepvaartbedrijf Mi Anna

#### **Geassocieerde leden:**

EFM Onderlinge Schepenverzekering u.a.  
Transport & Offshore Services B.V.

### **Agenda**

#### **Juni:**

- |         |              |                                 |
|---------|--------------|---------------------------------|
| 21 juni | om 10.00 uur | - EBU Verwaltungsrat in Brussel |
| 22 juni | om 15.00 uur | - Sociale Commissie             |
| 24 juni | om 10.00 uur | - CTGG Projectgroep Binnenvaart |
| 27 juni | om 14.00 uur | - Werkgroep Nautiek-Techniek    |
| 28 juni | om 14.00 uur | - vooroverleg ONZB/OTVB         |
| 30 juni | om 10.00 uur | - ONZB/OTBV                     |

#### **juli:**

- |         |              |  |
|---------|--------------|--|
| 07 juli | om 14.00 uur | - Ledenvergadering Groep Varende Ondernemers |
|---------|--------------|--|