

CBRB-jaarvergadering en CBRB-feest aan boord van "De Majesteit" vrijdag 4 november a.s.

De 76e jaarvergadering van het CBRB zal in het teken staan van de nieuwe en soms ingewikkelde uitdagingen die onze sector te wachten staan en richt zich met name op de vraag hoe het CBRB zich daarbij moet opstellen. Een en ander gebeurt onder het motto "Quo Vadis CBRB, oftewel Waar gaat het heen CBRB?".

Kortom, een vergadering die gaat over de sector en ons CBRB-ers.

Dit keer, bij uitzondering, dus geen uitgebreide presentatie naar buiten toe, maar een moment om met elkaar te praten en na te denken over onze toekomst, tezamen met het CBRB.

Best belangrijk in een tijd dat we ons laten voortjagen door de vraag van morgen en niet de tijd nemen om wat langer stil te staan bij de uitdagingen van overmorgen. Hiervoor is de vrijdagmiddag gereserveerd. Wat wij wel van ons 75-jarig jubileum overnemen is het organiseren van een knallend feest voor de leden en partners op de vrijdagavond. Dat moet wel na het enorme succes van verleden jaar, waarbij maar liefst meer dan 400 CBRB-ers en partners lieten zien dat wij weten hoe je een feest moet vieren. Een goed idee om hier een traditie van te maken!

Dus reserveer 4 november in uw agenda en zorg dat u er bij bent!

Rectificatie inzake pleidooi CBRB voor Europese Afvalstoffenverordening

In de Nieuwsbrief van juli 2005 is een mededeling geplaatst met als kop: "CBRB pleit voor omzetting van SAV in een Europese afvalstoffenverordening voor de binnenvaart".

De kop boven dit artikel is onjuist.

Zoals men kan lezen staat er in dit artikel dat het CBRB een dergelijke omzetting zou overwegen. Dit is geen pleidooi. We zullen daar ook niet op dit moment toe overgaan, aangezien een eventueel pleit hiervoor verband hield met de vrees dat het Scheepsafvalstoffenverdrag niet zou worden ingevoerd. Gelet op mededelingen uit België en Frankrijk ziet het er naar uit dat invoering van het SAV binnen afzienbare tijd wel degelijk zal kunnen plaatsvinden, waardoor een mogelijk alternatief van een regeling via Europa op dit moment niet noodzakelijk is.

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

CBRB in de rui (Met de bedoeling om "mooier" te worden..)

Wanneer deze Nieuwsbrief uitkomt, zal een deel van het werk er al weer opzitten, maar in de zomerperiode t/m september vinden diverse werkzaamheden plaats die tot doel hebben om het CBRB beter te laten functioneren in zijn interne- en externe communicatie. Concreet betekent dit dat we een nieuwe telefooncentrale hebben gekregen met heel veel nieuwe mogelijkheden. Deze zal straks direct verbonden kunnen worden met ons (ook) nieuwe computersysteem. Op termijn zal dit leiden tot nieuwe telefoonnummers, maar dat zal pas laten worden doorgevoerd. Op onze computers zal bijvoorbeeld een nieuw CRM-systeem gaan draaien met veel nieuwe mogelijkheden, wat ook tot doel heeft om onze interne organisatie te verbeteren en daarmee onnodig werk te voorkomen. Onze onvolprezen "Apples" zijn daarmee vervangen en we zitten nu weer 'gewoon' in de PC-omgeving, zoals de meesten van ons. Maar dan wel met "state of the art"-spullen. Dit heeft natuurlijk veel voordelen, omdat de meeste software nu eenmaal is ontwikkeld voor een 'Windowsomgeving'.

Daarnaast vinden er intern ook verhuizingen plaats, die hard nodig waren. De IVR/EBU is verhuisd naar een andere ruimte op de derde verdieping en de opengevallen plekken worden door ons en het Bureau Innovatie Binnenvaart/ Stichting Projecten Binnenvaart bewoond.

Al deze activiteiten kosten natuurlijk het nodige, maar ze zijn hard nodig om aan de vraag en aan de toekomstige uitdagingen te voldoen. Op de eerste plaats zal dit zijn uitstraling hebben naar U als lid en naar de rest van de buitenwereld die met ons zaken wil doen.

De komende tijd zullen wij U hierover nader informeren, zoals tijdens de komende ledenvergadering op 4 november a.s., waarover méér elders in deze Nieuwsbrief.

Arbeidsinspectie aan boord binnenvaart

De Arbeidsinspectie controleert de komende maanden de veiligheid aan boord van de binnenvaart. Het is de bedoeling om, samen met de Waterpolitie, zo'n 250 binnenvaartschepen te inspecteren. Aanleiding voor het onderzoek is het relatief grote aantal dodelijke ongevallen in de binnenvaart. Tussen 1997 en 2004 vielen er twaalf doden tijdens het werk. Acht van de twaalf slachtoffers raakten te water en verdronken.

Tot en met volgende maand gaat de Arbeidsinspectie aan boord van binnenvaartschepen die aan wal liggen om te laden of te lossen. Er wordt gelet op het gevaar van vallen en gebrek aan onderhoud, maar ook op de aanwezigheid van voldoende reddingsvesten. De inspecteurs gaan er nadrukkelijk op wijzen dat de reddingsvesten onder gevaarlijke omstandigheden, zoals slecht weer, ook moeten worden gedragen.

In september en oktober volgen er inspecties op varende schepen. Die worden samen met de Waterpolitie-KLPD en de Zeehavenpolitie Rotterdam uitgevoerd. De politie controleert of de schippers zich aan de vaar- en rusttijden houden en ook of buitenlandse werknemers aan boord de vereiste tewerkstellingsvergunning hebben. Bij een eerdere

controle, vorige maand bij Lobith, bleek dat er op 9 van de 28 bezochte schepen illegaal werd gewerkt. Het ging daarbij om werknemers uit de nieuwe landen van de Europese Unie, zoals Polen en Tsjechië, voor wie een tewerkstellingsvergunning vereist is. Werknemers zonder vergunning kunnen door de politie van boord worden gehaald. Hun werkgevers krijgen een boete.

De Arbeidsinspectie richt zich bij het onderzoek op Nederlandse en buitenlandse binnenvaartschepen.

Bron: SZW - Arbeidsinspectie

Binnenvaart gaat met Nederlandse regeling bijdragen leveren aan de verbetering van de Europese luchtkwaliteit Subsidierегeling schonere scheepsdieselmotoren goedgekeurd

De Europese Commissie heeft op 5 juli goedkeuring gegeven aan de Nederlandse Overheid voor het verlenen van subsidies voor de vervanging of aanpassing (retrofit) van dieselmotoren van Nederlandse binnenvaartschepen. Voor de regeling, die geldt voor 5 jaar, is een bedrag uitgetrokken van ongeveer 20 miljoen euro. Het Ministerie van VROM zal de subsidieregeling op zijn vroegst begin oktober doch uiterlijk eind van dit jaar publiceren.

Vervoerscommissaris Barrot heeft bekend gemaakt dat de regeling in overeenstemming is met het EG-verdrag en met de kaderregeling betreffende staatssteun ten behoeve van het milieu. Op grond van deze kaderregeling mogen investeringen in apparatuur die tot doel hebben verontreiniging of hinder te verminderen of te beëindigen worden toegestaan. In Nederland gevestigde ondernemers komen voor de steun in aanmerking.

De regeling voorziet in investeringssubsidies bij:

- de aanschaf van een emissiearme scheepsdieselmotor in plaats van een conventionele scheepsdieselmotor bij nieuwbouw van een binnenvaartschip of bij de hermotorisering op een bestaand schip;
- de aanschaf van een emissiearme scheepsdieselmotor in plaats van het reviseren van een in gebruik zijnde conventionele scheepsdieselmotor;
- aanpassing (retrofit) van dieselmotoren van bestaande en nieuwe schepen tot een schonere emissiearme scheepsdieselmotor.

Hiermee wordt de belofte werkelijkheid die de Staatssecretaris van Milieu van Geel, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, in 2003 heeft gedaan op de Binnenvaartinnovatiedag in Delft. De VERS-regeling (Vervanging en retrofit Scheepsdieselmotoren) heeft tot doel de uitstoot van fijn stof en vooral NOx van de bestaande Nederlandse binnenvaartvloot aanzienlijk te verminderen. De binnenvaart zal met deze regeling een belangrijke extra bijdrage kunnen leveren aan de inspanningen die Nederland moet verrichten voor het halen van de nationale emissieplafonds voor luchtverontreinigende stoffen en aan tegemoetkoming van de normen voor lokale luchtkwaliteit. Onder een emissiearme dieselmotor wordt verstaan een scheepsdieselmotor, die voldoet aan de emissiewaarden van fase II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, dan wel die voldoet aan de gelijksoortige Europese richtlijn 97/68/EG. De betreffende motor zal moeten beschikken over een bewijs van de motorfabrikant dat aan deze norm wordt voldaan. Retrofit is het aanpassen van een dieselmotor (door middel van voor- en of nageschakelde technieken) waardoor een lagere uitstoot van stikstofdioxide (NOx) ontstaat. Voor deze regeling moet retrofit leiden tot een vermindering van de uitstoot van de motor tot niet meer dan 2 g/kWh voor nieuwe schepen of 3

g/kWh voor bestaande schepen.

Bij het opstellen van de regeling is er naar gestreefd om een rechtvaardige doch eenvoudige regeling te ontwikkelen. De subsidie zal worden verleend op basis van zogenaamde forfaitaire bedragen. Deze bedragen zijn afhankelijk van het vermogen van de betrokken motor(en). Door het systeem van de forfaitaire bedragen is het niet bij voorbaat nodig om allerlei facturen in te dienen.

Op basis van het motorvermogen kan het subsidiebedrag relatief eenvoudig worden vastgesteld.

Voor een kleine of middelgrote binnenvaartonderneming zijn de volgende subsidiebedragen van toepassing (voorbeeld voor motoren van 500, 750, 1000, respectievelijk 2000 kW):

Subsidie (in euro's) 500kW, 750kW, 1000kW, 2000kW:

- Emissiearme motor -nieuw schip: € 4.500, € 8.100, € 9.360, € 18.720.
- Emissiearme motor -bestaand schip: € 13.700, € 17.900, € 19.760, € 31.520.
- Retrofit -nieuw schip: € 40.600, € 66.800, € 95.000, € 209.000
- Retrofit -bestaand schip: € 52.400, € 88.500, € 121.400, € 269.800.

Het Ministerie van VROM zal deze regeling, vanwege de te volgen procedure, op zijn vroegst begin oktober kunnen publiceren. Met inachtneming van mogelijke tegenvallers in de planning moet het volgens ambtenaren van VROM en V&W zeker mogelijk zijn om uiterlijk eind van dit jaar te publiceren. Hierbij zal tevens bekend worden gemaakt welke organisatie de regeling gaat uitvoeren en zal duidelijk zijn waar de aanvragen moeten worden gedaan.

Het CBRB adviseert ondernemers om vooralsnog geen verplichtingen aan te gaan voordat de regeling daadwerkelijk gepubliceerd is. Kosten aangaande voor de publicatiedatum zijn namelijk niet subsidiabel. In overleg met het CBRB zal de procedure voor het aanvragen van subsidie zo eenvoudig mogelijk worden gehouden, zodat de administratieve lasten zo klein mogelijk zullen zijn. Het Bureau Innovatie Binnenvaart is al langere tijd betrokken bij onderzoek betreffende emissiereductie in de binnenvaart. De sector streeft er dan ook naar om het BIB te betrekken bij de advisering en ondersteuning bij het verkrijgen van subsidies in het kader van de VERS-regeling.

Voor nadere informatie kunt U contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl of het Bureau Innovatie Binnenvaart, bereikbaar via telefoonnummer 010-4141118.

Uitvoering schippersexamens en afgifte vaardocumenten naar CBR

Sinds 1 juli is het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) verantwoordelijk voor de uitvoering van de binnenvaartexamens en de uitgifte van beroepsvaardbewijzen. Voorheen werden deze activiteiten uitgevoerd door KOFs. Dit besluit is in juni door Minister Peijs (Verkeer en Waterstaat) genomen. Zij wil hiermee de examenuitvoering efficiënter maken.

De medewerkers die deze werkzaamheden uitvoeren verhuizen op donderdag 28 juli van Diemen naar het CBR-kantoor in Rijswijk. Vanaf maandag 1 augustus kunnen opleiders en schippers voor al hun vragen, documenten en correspondentie terecht in Rijswijk.

Het CBR heeft de activiteiten voor de binnenvaart ondergebracht bij de divisie CCV, in een nieuw opgerichte afdeling Binnenvaart. CCV neemt samen met de Stichting Examen-

huis in Nederland vrijwel alle examens voor de beroep-schauffeur en logistiek medewerker af.

De nieuwe contactgegevens zijn als volgt:
CCV

Afdeling Binnenvaart
Postbus 1970
2280 DZ RIJSWIJK

Het bezoekadres is: PC Boutenslaan 1 in Rijswijk.

De afdeling Binnenvaart is op werkdagen tussen 09.00 en 12.00 uur te bereiken op telefoonnummer: (070) 3720580. Het faxnummer wordt (070) 3720590 en het algemene mailadres is ccv.binnenvaart@cbr.nl.

In de geplande examens verandert niets. Deze vinden plaats op de toegezegde locaties en tijdstippen. Meer informatie over de examens of over de nieuwe contactgegevens is vanaf 1 augustus te vinden onder www.ccvexamenhuis.nl.

‘Luxemburg-constructies’ brengen risico’s met zich mee

In de binnenvaart-praktijk wordt in toenemende mate gebruik gemaakt van zogenoemde ‘Luxemburg-constructies’. Het gaat hierbij om constructies waarbij werknemers in dienst treden van een in Luxemburg gevestigde onderneming en door die onderneming worden gedetacheerd als bemanningslid op (Nederlandse) binnenvaartschepen. Aldus wordt beoogd de rechtsverhouding tussen de werknemer en de feitelijke werkgever te splitsen in een arbeids-overeenkomst waarop het Luxemburgse recht van toepassing is en een detacheringsovereenkomst.

Voordeel

Het belangrijkste voordeel van een dergelijke constructie ligt in de afdracht van loonbelasting en sociale verzekeringspremies: de afdracht van het detacheringsbureau in Luxemburg is aanmerkelijk lager dan de loonheffing die een in Nederland gevestigde werkgever moet afdragen. Dit verschil resulteert – na aftrek van de kosten van het detacheringsbureau – in een kostenbesparing voor de feitelijke werkgever en/of een hogere netto beloning voor de werknemer.

Internationaal recht

Grote voorzichtigheid is echter bij dergelijke constructies geboden, want het gevaar van miskennen van het internationale recht ligt op de loer. De hoofdregel is dat het ‘werkland’ bevoegd is om belasting en premies te heffen over het loon. Specifiek voor de binnenvaart is deze regel nog gepreciseerd in het Verdrag betreffende de sociale zekerheid van Rijnvaarders. In artikel 11 lid 2 van dit verdrag is bepaald dat op een Rijnvarende van toepassing is de wetgeving van het land waar ‘zich de zetel bevindt van de onderneming waartoe het schip behoort’. Dit betekent dus dat de Nederlandse wetgeving – en niet de Luxemburgse – van toepassing is indien de werkzaamheden worden verricht aan boord van een schip dat tot een Nederlandse onderneming behoort.

Risico’s

Niet te onderschatten risico’s ontstaan, zowel voor de feitelijke werkgever als voor de werknemer, als de constructie niet in overeenstemming is met het internationale recht. Voor de hand ligt immers dat de feitelijke werkgever in Nederland kan worden geconfronteerd met (verhoogde) naheffingen van belasting en premies die het kostenvoordeel van de constructie snel kunnen doen verbleken. De werknemer zal, wanneer hij in Nederland aangifte doet, de in Luxemburg afge-

dragen belasting en premies willen verrekenen, omdat hij anders dubbel wordt belast. Als Nederland echter tot de heffing bevoegd is ligt het voor de hand dat de Belastingdienst zich op het standpunt zal stellen dat er formeel geen sprake is van dubbele belasting en verrekening niet zal toestaan.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mr. M.J.M.Koning, secretaris sociale zaken, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl.

Laatste onbeheerde KGA-depots gesloten

Met de sluiting van twee onbemande KGA-depots nabij de overnachtingshaven te ‘s-Gravendeel is een einde gekomen aan het gedogen in Nederland van onbeheerd en ongeregistreerd achterlaten van Klein Gevaarlijk Afval (KGA), zoals poetslappen, filters, vet, olie enz.

De voorzieningen voor niet gevaarlijk afval worden echter drastisch uitgebreid.

De auto op- en afzetplaats in de vluchthaven wordt tevens voor het afval een servicekade die wordt beheerd door de SAB. Er is een driekleuren glasbak, een staalbak, grofvuilbak, papierbak en enkele huisvuilbakken geplaatst zodat men bij het van en aan boord zetten van de auto gelijktijdig afval gescheiden kan afgeven.

Binnen de hekken van de reeds bestaande depots aan de west- en oostzijde van de haven zijn de KGA-containers verwijderd en zijn extra huisvuilcontainers geplaatst.

De plaatsen rondom de haven waar containers en bakken staan worden door camera’s bewaakt.

Van onjuist gebruik van de voorzieningen zal de SAB aangifte doen bij de politie en de extra kosten bij betrokkenen in rekening brengen, zoals enkelen bij andere vestigingen reeds hebben ondervonden.

Voor de duidelijkheid waarschuwt de SAB nogmaals:

Wanneer handhavers constateren dat onjuist gebruik wordt gemaakt van de voorzieningen, zijn zij verplicht om de SAB te gelasten de voorzieningen te verwijderen. Verwijderde voorzieningen krijgt de binnenvaart niet gemakkelijk terug. Zo kan de gehele binnenvaart de dupe worden van enkele mensen die zich onverantwoordelijk gedragen. Schippers doen er goed aan om op te letten dat de juiste container wordt gebruikt. De SAB waarschuwt ook voor het verbergen van KGA in huisvuilzakken, want dat leidt tot extreem hoge kosten voor verwerking van het afval en tenslotte tot verwijdering van de voorziening. Wanneer schippers onjuist gebruik waarnemen, worden zij verzocht om de SAB te waarschuwen want die zal er alles aan doen om in het belang van de binnenvaart de voorzieningen waarvoor geknokt is te behouden.

Wie KGA of bilgewater wil afgeven kan dat doen bij een van de 25 milieuboten in Nederland of de servicekade Volkerak. Een afspraak met een van de milieuboten van de Drechtsteden is mogelijk door te bellen naar BCD 078-6122293. Nu ongeregistreerd achterlaten van KGA niet langer wordt gedoogd en de voorzieningen weg zijn zal de afgifte in het olieafgifteboekje moeten worden aangetekend anders kan de politie er van uitgaan dat het afval illegaal is geloosd.

De SAB constateert dat er steeds meer bunkerbedrijven zijn die tegen vergoeding bereid zijn om een samenwerkings-overeenkomst aan te gaan met een inzamelaar, zodat zij bepaalde soorten KGA van hun klanten kunnen innemen. Vooral nu de binnenvaart lastiger dan voorheen zich van KGA kan ontdoen, juicht de SAB de extra service van bunkerbedrijven toe.

De SAB roept schippers en toeleveranciers op om mee te werken aan betaalbare, veilige en goed gescheiden inzameling van afval, zodat de binnenvaart haar naam als milieuvriendelijke vervoerder behoudt.

Voor informatie kunt u contact opnemen met:

*SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart
Jan de Vries / Rianne van Heemst, Tel. 010-4129544
E-mail: r.vanheemst@sabni.nl*

Wijzigingen Arbeidsomstandighedenwet

De Arbeidsomstandighedenwet is per 1 juli 2005 op een aantal punten gewijzigd. Hier volgen de belangrijkste veranderingen die voor uw onderneming van belang zijn.

Liberalisering Arbo-dienstverlening

Per 1 juli 2005 mogen branches en bedrijven zelf beslissen hoe ze de preventie en begeleiding van ziekteverzuim regelen. Nu nemen ze daar nog verplicht een arbodienst voor in de arm. Met instemming van vakbonden, ondernemingsraad of personeelsvertegenwoordiging, mag een branche of bedrijf dat per 1 juli ook zelf doen of een andere partij, bijvoorbeeld een brancheorganisatie, hiervoor inschakelen.

Toetsing Risico-inventarisatie en -evaluatie (Rie)

In de nieuwe wet is opgenomen dat bedrijven met minder dan tien werknemers mogen werken met een standaard checklist voor de risico-inventarisatie en -evaluatie (rie). Een dergelijke lijst is opgenomen in het Handboek Arbozorg Binnenvaart van het CBRB.

Wanneer een standaard checklist op brancheniveau is overeengekomen door sociale partners mag de verplichte jaarlijkse toetsing door een gecertificeerde deskundige of een arbodienst achterwege blijven. Het CBRB is voornemens een daartoe strekkend voorstel aan de gezamenlijke werkgevers- en werknemersorganisaties voor te leggen.

Preventiemedewerker

Nieuw is dat een werkgever met meer dan 15 werknemers binnen de onderneming ten minste één preventiemedewerker moet aanwijzen. Deze preventiemedewerker moet de werkgever bijstaan bij uitvoering van de preventietaken uit de Arbowet. Het gaat om de direct voor de hand liggende preventietaken in de dagelijkse bedrijfsvoering, waarvoor vrijwel altijd werknemers met voldoende deskundigheid kunnen worden aangewezen.

Een werkgever met 15 werknemers of minder mag desgewenst de taken van de preventiemedewerker zelf uitvoeren. Per onderneming moet worden vastgesteld over welke deskundigheid een preventiemedewerker moet beschikken. Er zijn dus geen algemene opleidings- of ervaringseisen gesteld aan de preventiemedewerker. De preventiemedewerker zal in de praktijk voor de meeste ondernemingen ook niets nieuws inhouden. In veel ondernemingen is immers al een persoon werkzaam die als preventiemedewerker kan worden aangewezen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr M.J.M. Koning of de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl.

Zone-indeling binnenwateren

In opdracht van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft het RIZA een onderzoek uitgevoerd waarin, op basis van metingen en berekeningen, is vastgesteld in welke zones bepaalde binnenwateren zouden moeten worden ingedeeld. Zoals bekend zijn er in Nederland wateren van

de zones 2, 3 en 4. Duitsland kent daarnaast ook zone 1-wateren. Uit dit onderzoek is gebleken dat enkele wateren in Nederland, gezien de gemiddelde golfhoogte en de frequentie van voorkomen, eigenlijk in een verkeerde zone zijn ingedeeld. Op basis van het onderzoek doet het Ministerie van Verkeer & Waterstaat nu dan ook de aanbeveling op de zone-indeling van de volgende binnenwateren in Nederland op te waarderen:

- De Waddenzee en de Eems-Dollard, en de Westerschelde ten westen van Terneuzen zouden opgewaarderd moeten worden van zone 2 naar
- zone 1, en de Havenmond van IJmuiden zou opgewaarderd moeten worden van zone 3 naar
- zone 2. De zone-indeling van de overige binnenwateren kan ongewijzigd blijven.

Volgens Europese regelgeving hebben EU-lidstaten het recht om op hun binnenwateren van zone 1 en 2 aanvullende eisen te stellen voor binnenvaartschepen. In Duitsland gelden al jaren aanvullende eisen voor dergelijke vaarwegen. In Nederland gelden tot dusver echter alleen voor passagiersschepen extra voorschriften op zone 2-wateren. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft al meerdere malen aangegeven te overwegen ook voor vrachtschepen aanvullende eisen in te voeren, maar meldt expliciet dat de nu voorgestelde opwaardering van de genoemde vaarwegen hier los van staat.

Na een uitgebreide discussie binnen de CBRB-Werkgroep Nautiek-Techniek en met de collega-organisaties hebben wij de volgende stelling genomen:

Wij constateren dat de zone-indeling niet representatief is voor het gevaarsniveau van het betreffende vaarwater (bijvoorbeeld de Rotterdamsche Hoek op het IJsselmeer; van oudsher een berucht vaarwater, is en blijft op basis van de significante golfhoogte ingedeeld in zone 2). Wat ons betreft zou het opwaarderen van de genoemde vaarwateren dan ook niet nodig zijn.

Uit de discussie over mogelijke aanvullende voorschriften op zone 2 (en/of 1) is vooral het belang gebleken van de menselijke factor: het goed zoeklaar maken van een schip, "goede zeemanschap". Mocht er al gedacht worden aan aanvullende technische maatregelen voor vrachtschepen op de wateren van zone 2 (en/of 1), dan zijn alleen maatregelen met betrekking tot de veiligheidsafstand acceptabel. Het gaat hier om maatregelen die betrekking hebben op het "beter waterdicht maken" van het schip (luiken waterdicht afsluiten, eventueel schotten plaatsen), rekening houdend met de feitelijke aflaaddiepte, die door iedereen relatief eenvoudig uit te voeren zijn.

Maatregelen die gericht zijn op het verlagen van de toegestane diepgang kunnen echter niet aan de orde zijn.

Hoewel het Ministerie van Verkeer & Waterstaat expliciet aangeeft, dat de nu voorgestelde opwaardering van de vaarwegen los staat van het eventueel invoeren van aanvullende voorschriften voor vrachtschepen op zone 1 en 2, verwachten wij niettemin binnen afzienbare tijd (binnen enkele jaren) concrete voorstellen op dit gebied. Overigens zij opgemerkt, dat ook nu al aanvullende eisen gesteld kunnen worden. Dus ook als de genoemde vaarwegen niet opgewaarderd zouden worden, zullen binnen afzienbare tijd voorstellen gedaan worden voor aanvullende eisen op zone 2.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M. van Helvoirt M.sc, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl.

Toegang tot terminals door middel van Port Key?

De haven van Rotterdam heeft, naar aanleiding van het van kracht worden van de ISPS-code, de zogenoemde Port Key ingevoerd. Deze Port Key is bestemd voor beroepsgroepen die frequent de Rotterdamse terminals bezoeken, zoals roeiers, loodsen, en scheepsleveranciers, en vergemakkelijkt de toegang tot de terminals. Zo'n 98% van de terminals in Rotterdam accepteert, naar verluidt, de Port Key.

Een Port Key dient niet als vervanging van de legitimatie. Legitimeren met een paspoort blijft altijd mogelijk. Een Port Key fungeert echter als efficiency-instrument: in plaats van de soms wat omslachtige procedure waarbij het paspoort getoond moet worden en men ingeschreven moet worden, waarna men de terminal op mag, kan men met een Port Key gemakkelijker de terminal op door slechts het pasje te tonen. In het verleden is al eens gesproken over de mogelijkheid om ook voor de binnenvaartsector de Port Key beschikbaar te stellen. Uniformiteit van een dergelijk pasje en de uitwisselbaarheid ervan met andere (zee-)havens is hierbij voor de sector een belangrijk punt. Tot op heden bleek er vanuit de sector, mede omdat dit punt nog onvoldoende ingevuld was, weinig belangstelling voor een Port Key.

Recentelijk is echter gebleken, dat een aantal schippers toch graag gebruik wil maken van een Port Key, ook al kan deze (vooralsnog) alleen in Rotterdam gebruikt worden.

Wil de binnenvaart gebruik kunnen maken van een Port Key, dan dient er wel aan bepaalde voorwaarden voldaan te worden. Zo zal er om te beginnen door de brancheorganisatie een zogenoemde Branche Beveiligings Verklaring (BBV) opgezet moeten worden. Individuele schippers dienen deze te ondertekenen, waarmee ze verklaren zich aan de BBV te houden, waarna ze in aanmerking kunnen komen voor een Port Key. Met de Port Key kan vervolgens autorisatie verkregen worden voor toegang tot bepaalde terminals, waarna men met behulp van de Port Key die specifieke terminals op kan. Alvorens het CBRB, voor de sector, deze Branche Beveiligings Verklaring gaat opzetten willen wij graag weten hoe groot de behoefte van de sector aan de Port Key feitelijk is. Mocht u belangstelling hebben voor een Port Key, dan verzoeken wij u dit aan ons door te geven!

Bij voldoende belangstelling kan bekeken worden in hoeverre een Port Key ook in andere havens geaccepteerd kan (gaan) worden, en in hoeverre de Port Key op deze manier een oplossing zou kunnen zijn van het probleem van terminals die slechts een bepaald aantal uren per dag geopend zijn. Ter informatie: de kosten bedragen eenmalig ongeveer € 28, voor de aanmaak van een kaart, en vervolgens jaarlijks € 50. Na de invoering van de ISPS-code voor de zeevaart is de binnenvaart op de zeehaventerminals geconfronteerd met diverse securitymaatregelen. Hoewel het grootste deel van de terminals gelukkig met gezond verstand omgaat met de binnenvaart, zijn er helaas ook terminals die doorschieten bij het nemen van maatregelen, waardoor de binnenvaart onnodig belemmerd wordt in de dagelijkse bedrijfsvoering. Wij verzoeken u dit soort misstanden bij ons te melden zodat wij met de betreffende terminal in overleg kunnen treden!

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M. van Helvoirt M.sc, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl.

Telematica

Op 25 oktober as zal in het World Trade Centre in Rotterdam de afsluitende workshop van het Europese Telematicaproject COMPRIS plaats vinden. Dit project is gericht op

het voorbereiden van de implementatie van RIS, het River Information Services systeem in Europa.

Aansluitend organiseert de CCR op 26 oktober ook in het World Trade Centre de 2e CCR-RIS workshop. Deze zal specifiek gericht zijn op de praktische toepassing van het systeem en zal toegesneden zijn op de informatiebehoefte van de scheepvaartbranche, producenten en leveranciers van scheepsuitrustingen, alsmede logistieke bedrijven actief in de binnenvaart. Onderwerpen zijn onder meer: Inland ECDIS; elektronisch melden; en berichten aan de scheepvaart. Ook demonstraties van verschillende leveranciers zijn voorzien. Deelname aan deze workshops is kosteloos. Belangstellenden voor deelname aan deze workshops kunnen contact opnemen met het secretariaat.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl.

Verplicht voorspan vanaf 1 januari 2006 op de Zwitserse Rijn bij Basel

Een paar weken geleden ontving het CBRB secretariaat een berichtje van één van de leden dat vanaf 1 januari 2006 enkelwandige schepen met gevaarlijke stoffen op de Zwitserse Rijn bij Basel verplicht een voorspan moeten nemen. Uit een eerste contact met het Zwitserse Ministerie van Verkeer is ons gebleken dat er inderdaad door enkele Zwitserse kantons op basis van een uitgevoerde risicoanalyse, regelgeving is aangekondigd ter bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewater. Eén van de maatregelen blijkt inderdaad te zijn dat alle enkelwandige schepen in de opvaart met blauwe kegels, dus tankers en droge lading/container-schepen, een voorspan moeten nemen ongeacht motorvermogen, waterstand enz.

Navraag heeft verder geleerd dat dit deel van de Rijn niet onder de werkingssfeer valt van de acte van Mannheim. Voorzover nu kan worden overzien lijkt het erop dat de regelgeving inmiddels onomkeerbaar is. Het CBRB heeft nadere informatie opgevraagd. Het CBRB heeft ook bij het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat vooral haar verbazing uitgesproken over het feit dat deze regelgeving, die per reis forse kosten met zich meebrengt, zonder enig overleg met de internationale scheepvaart tot stand is gekomen. Zodra er meer bekend is, zal dit nader bekend worden gemaakt.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl.

Agentschap SZW kan weer beslissen op FARBO-aanvragen.

Het Agentschap SZW van het ministerie van SZW meldt dat het inmiddels weer kan beslissen op aanvragen voor de SZW-subsidieregeling financiële ondersteuning arbeidsmiddelen (FARBO 2005). Vanaf begin juni kon het Agentschap geen aanvragen meer honoreren, omdat de Europese Commissie wilde onderzoeken of de FARBO-regeling geen ongeoorloofde vorm van staatssteun is en daarmee handelsbelemmerend werkt. Aanvragers die de afgelopen periode een verzoek hebben ingediend zullen binnen afzienbare tijd een beslissing op hun aanvraag kunnen verwachten.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk, tel.nr. 010-4115900.

Vluchtwegen ADNR schepen

Tankschepen

Met ingang van 1 juli 2005 controleert de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat streng op de aanwezigheid van twee vluchtwegen bij de overslag van gevaarlijke stoffen in tankschepen. Als er geen twee adequate vluchtwegen aanwezig zijn wordt een dwangsom van € 100.000 per keer opgelegd, tot een maximum van € 1 miljoen. Bijboten zijn niet toegestaan als alternatief voor een vluchtweg, en de vluchtwegen moeten worden aangeboden in de nabijheid van het voor- en het achterschip, waarbij deze maximaal 5 meter binnen de kofferdammen gelegen mogen zijn. In complexe situaties mag na goedkeuring door een hogere veiligheidskundige een alternatief vluchtmiddel worden aangeboden. Deze actie is het sluitstuk van een actie als gevolg van een brief die de Minister van Verkeer en Waterstaat in 2001 aan de tweede kamer stuurde.

Droge ladingsschepen

Overeenkomstig hoofdstuk 1.4.3 van het ADNR gaat de verplichting van twee vluchtwegen ook gelden voor de overslag van gevaarlijke stoffen in droge lading, waaronder dus ook containers met gevaarlijke stoffen worden begrepen. Al in 2002 heeft het CBRB in een rapport (uitgebracht in samenwerking met de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen) de minister van Verkeer en Waterstaat aanbevolen om deze ADNR verplichting in heroverweging te nemen aan de hand van een uit te voeren risicoanalyse. De verwachting lijkt gerechtvaardigd dat er bij de overslag van droge lading en zeker bij de overslag van gevaarlijke stoffen in containers (dubbele verpakkingen) een proportioneel lager risico bestaat dan bij de overslag van gevaarlijke stoffen in (vloeibare) bulk. Het lijkt derhalve voldoende om voor deze overslag van gevaarlijke goederen te volstaan met een vaste vluchtweg die is gelegen in de nabijheid van het schip waar de woning en de stuurhut zijn gelegen. Tot op heden is deze aanbeveling zowel door de verladers, de overslagbedrijven als het ministerie niet opgevolgd en zullen er derhalve deze twee vluchtwegen aangeboden moeten worden. Het CBRB adviseert haar leden om de opdrachtgevers tijdig op deze nieuwe verplichting te wijzen omdat de kans reëel aanwezig is dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat belading van schepen gaat stilleggen, waardoor plannings uit de hand zullen lopen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl.

Minder uitstoot benzinedamp door binnenvaart

Per 1 januari 2006 is het niet meer toegestaan om benzinedampen naar de atmosfeer te ontgassen uit ladingtanks van tankschepen. Ontgassen van benzinedampen is nu alleen onder voorwaarden toegelaten. De tankvaart streeft al een aantal jaren naar het terugdringen van ontgassing van benzinedampen, door middel van een zelfverplichting op basis van een lijst van met benzine compatibele stoffen. Het verbod op ontgassing levert een vermindering van uitstoot van benzinedamp op van 2 kiloton per jaar. Dat is 1 procent van de totale Nederlandse emissie van vluchtige organische stoffen. De maatregel is het gevolg van de 'Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006' en de 'Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer' die zijn gepubliceerd in de Staatscourant.

Deze maatregel is noodzakelijk voor de verbetering van de lokale luchtkwaliteit, maar betekent ook een verbetering voor omwonenden aan het water die last hebben van de geur. Daarnaast levert het een bijdrage aan het gezonder werken aan boord. Met deze regelingen wordt de Europese Benzinedistributierichtlijn in Nederlandse wetgeving vertaald. Vanaf 1 januari zal er een totaal verbod op ontgassen van benzinedampen in alle Rijnoversteden en België gelden. Er zijn voor de walinstallaties geen speciale voorzieningen nodig om de benzinedamp op te vangen. De aanwezige dampverwerkingsinstallaties (DVI's) voldoen. Wel zullen mogelijk meer steigers moeten worden aangesloten op deze installaties.

De aangepaste regelgeving heeft wel logistieke consequenties. Een schip dat zijn lading benzine heeft gelost, kan daarna alleen worden beladen met een vergelijkbaar (compatibel) product, zoals gasolie of nafta. Deze stoffen verdringen de benzinedamp uit de tank, waarna installaties aan wal de damp opvangen en verwerken. Om te voorkomen dat er na belading van deze producten nog benzinedampen achterblijven, moeten de tanks voor minimaal 95 procent worden gevuld. Minder volle tanks mogen na lossen nog steeds niet worden ontgast. Zo kan het dus voorkomen dat een schip na een reis benzine nog drie keer aan de DVI moet aansluiten bij het laden van een vervolglading.

Om te kunnen controleren of men zich aan de regels houdt, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vorig jaar in het ADNR een verplichte reisregistratie ingevoerd. De vorm van deze reisregistratie is vrij, maar het verdient aanbeveling om gebruik te maken van het ladingboek, dat door de European Barge Union (EBU) en het CBRB is opgesteld. Dit ladingboek kan gratis elektronisch worden gedownload via www.cbrb.nl danwel tegen betaling in boekvorm worden besteld.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk, telefoonnummer 010-4115900 of e-mail cbrb@binnenvaart.nl.

Nieuwe leden:

Groep Varende Ondernemers:

K. Goudriaan Shipping

Geassocieerde leden:

Swets Nautische Personeelsdiensten BV

Agenda

Augustus

23 augustus	10.00 uur	Werkgroep ADNR
24 augustus	10.00 uur	Dagelijks Bestuur CBRB
26 augustus		Staf Retraite
31 augustus	09.00 uur	EBU Commissie Passagiersvaart

September

6 september	09.30 uur	Groep Duwvaart
6 september	11.00 uur	Overleggroep Havensleepdiensten
7 september	10.00 uur	Algemeen Bestuur CBRB
13-15 sept.	09.00 uur	CCR Commissie Gevaarlijke Stoffen