

Vergadering OPTO verzet

De komende vergadering van de OPTO welke eerst plaats zou vinden op 20 oktober is verplaatst naar donderdag 17 november a.s. om 12.00 uur. De vergadering zal beginnen met een inlooplunch zodat iedereen in de gelegenheid is met elkaar bij te praten en met een goed gevulde maag de vergadering in te gaan. Het bestuur van de OPTO roept de leden op eventuele kandidaat-leden uit te nodigen voor de vergadering en hun gegevens door te geven aan het secretariaat. Tijdens deze vergadering zal er bijzondere aandacht zijn voor de gevolgen van en de vaststelling van de noodzakelijke overgangsbepaling voor het verplichte vervoer in dubbelwandige tankers van zo goed als alle gevaarlijke stoffen in vloeibare bulk.

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

Harmonisatie beroepsprofielen en beroepskennis in de Europese binnenvaart

-seminar 9 november 2005 - Beroepsprofielen

Europees-breed wordt de noodzaak ingezien van een grotere harmonisatie met betrekking tot de functies aan boord, mede in het belang van een betere aansluiting bij het aanbod van personeel bij de vraag uit de sector. Voor de EBU was een hierover door het Economisch en Sociaal Comité van de EG uitgebrachte aanbeveling aanleiding om de rivierencommissies (o.a. de CCR) voor te stellen om een werkdocument op te stellen betreffende de beroepsprofielen voor de sleutelfuncties aan boord. De CCR heeft op zich genomen een dergelijk document voor te bereiden. Gebleken is dat er tussen de in de onderscheiden lidstaten gebruikte beroepsprofielen grote overeenstemming bestaat die zich leent voor nadere uitwerking. In een nadere uitwerking zullen de kenmerken van de beroepsprofielen, zoals die in de Donaulanden en de andere Europese binnenvaartlanden, worden gebruikt een plaats krijgen. De beschrijvingen kunnen dienen als referentie voor de diverse opleidingstrajecten. Het Nederlandse bedrijfsleven heeft een vergelijkend onderzoek gedaan naar de beroepsprofielen die in de lidstaten van de CCR worden gehanteerd. Tijdens het seminar zullen de besproken werkzaamheden worden voorgelegd aan en een gedachtenwisseling worden gevoerd met deskundigen en belangstellenden uit de

betrokken landen over de volgende te nemen stappen. Gedacht wordt aan een workshop in de loop van 2006.

Streckenkenntnis

Bij initiatieven voor een grotere harmonisatie in de binnenvaart staat bij de CCR de regelgeving betreffende het schipperspatent centraal. Een gemeenschappelijke ad-hoc werkgroep gaat gemeenschappelijke regels voor een sleutelonderdeel - de lokale kennis van Rijn en Donau - opstellen. Ook dit onderwerp zal tijdens het seminar uitvoerig worden besproken.

Aangenomen wordt dat er onder de bij het CBRB aangesloten leden belangstelling bestaat voor de onderwerpen van het seminar, dat zal plaatsvinden in het nieuwe gebouw van het SSTC.

Voor toezending van het definitieve programma kunt u een e-mail zenden aan: seminar@ccr-zkr.org Het programma zal worden bekendgemaakt op <http://www.ccr-zkr.org>

Vakbekwaamheid ondernemer in de binnenvaart

De eis van vakbekwaamheid als ondernemer in de binnenvaart voor het verkrijgen van een vergunning voor het beroepsvervoer in de binnenvaart is vastgelegd in de Wet vervoer binnenvaart en het Besluit vervoer binnenvaart. De vakbekwaamheid moet worden aangetoond door het bewijs dat met goed gevolg het examen Ondernemer in de Binnenvaart is afgelegd. De examens zijn gebaseerd op de criteria die in de desbetreffende Richtlijn van de Raad (EG) in 1987 zijn vastgesteld.

Al spoedig na de invoering van de Wet vervoer binnenvaart doemden problemen op in die gevallen dat er sprake was van directiewisselingen bij rederijen. Immers degene die de vervoersonderneming daadwerkelijk en bij voortduring leidt dient aan de eisen van vakbekwaamheid te voldoen. Het CBRB heeft er met enige regelmaat op gewezen dat de selectie voor leidinggevendenden voor grotere ondernemingen plaats vindt op andere criteria dan het hebben van ervaring met het varen met binnenschepen. De exameneisen waarvoor een leidinggevende bij een rederij op grond van zijn opleiding geen vrijstelling verkrijgt hebben echter vooral betrekking op specifieke kennis over 'het schip'. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt er in een brief van 22 augustus jl. aan het CBRB begrip

voor te hebben dat de kennis over specifieke onderwerpen uit de bedrijfstak niet essentieel is voor een goede bedrijfsvoering op het hoogste niveau.

Onder verwijzing naar de 'Beleidsregel betreffende toetsing vakbekwaamheid in het taxivervoer' van 27 januari 2003, waarin een uitleg wordt gegeven van de term 'permanent en daadwerkelijk leiding geven' en waarbij tevens de omvang van de onderneming als onderscheidend criterium is toegevoegd, zal de minister aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) verzoeken om ook voor de binnenvaart een dergelijke beleidsregel op te stellen.

Uiteraard zal het CBRB haar constructieve medewerking aan de totstandkoming van een dergelijke beleidsregel verlenen en gebruik maken van de mogelijkheid om op het concept van de beleidsregel te zijner tijd bij het overleg in het Deelorgaan Binnenvaart commentaar te leveren.

Gevaar voor overvulling van ladingtanks door verkeerde stekker

Tijdens een regulier overleg met de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat is gebleken dat inspecteurs van deze dienst met enige regelmaat op tankschepen stekkers van het ladingtank overvulbeveiligingssysteem aantreffen die niet voldoen aan het ADNDR. Naast afwijkende stekkers blijkt ook erg vaak de geleidenok in de stekker te zijn weggehaald. Daarnaast treft men met enige regelmaat verloopstekkers aan. Deze geleidenok, die er voor zorgt dat de stekker maar op één manier in het contact van de walinstallatie kan worden gestoken, zodat er altijd een juiste gesloten stroomkring ontstaat en het systeem goed functioneert. Het ADNDR schrijft in 9.3.3.21.5 als stekker voor: een tweepolig waterdichte apparatenstekker met een koppelingsinrichting in overeenstemming met IEC-publicatie 309 (1992) voor gelijkstroom 40 tot 50Volt, kleur wit met de geleidingsnok op 10 uur. Deze signalen wijzen erop dat er nog steeds walinstallaties zijn die wel beschikken over een aansluitpunt voor het aansluiten van het overvulstelsel, maar dat de aansluitpunten tenminste niet voldoen aan de uniforme internationaal wettelijk vastgelegde standaard. De kans is reëel aanwezig dat er op deze installaties tijdens het laadproces, overvulling van de ladingtanks kan plaats vinden. De gevolgen van een overvulling van een ladingtank met de kans op ongecontroleerd vrijkomen van product en ook spills naar het oppervlaktewater zijn fors en staan in schril contrast tot het aanbrengen van de juiste aansluiting op de wal. In de CBRB-werkgroep ADNDR is dit thema besproken en het secretariaat is gevraagd om te inventariseren op welke installaties de ADNDR- voorgeschreven stekker niet gebruikt kan worden en roept de leden op deze locaties door te geven aan het secretariaat. Uiteraard staat het een ieder ook vrij om zelf de walinstallaties, aan te spreken. Het secretariaat zal na melding contact opnemen met betreffende installaties en hen verzoeken pas-

sende maatregelen te nemen die recht doen aan de investeringen gedaan aan boord en aan een veiligere en milieuvriendelijker overslag van gevaarlijke stoffen.

Voor het doorgeven van installaties, graag met adresgegevens, contactpersoon en telefoonnummer of voor nadere informatie kunt u contact opnemen met Ing. K.J.J.M. (Koen) van Dijk

Draagt een losbreekveiligheidsinrichting op de laadarm laad/losarm bij aan de veiligheid?

Binnen de diverse veiligheidsoverleggen waar het CBRB bij betrokken is, is een trend waarneembaar dat terminals voor de natte overslag steeds vaker losbreek- veiligheidsinrichtingen aanbrengen op de laad/losarmen. Deze maatregel treft men met het oogmerk om productspills naar het oppervlaktewater te voorkomen als gevolg van een onvoorzien en niet gebruikelijke scheepsbeweging. In de afgelopen periode zijn er een paar voorvallen geweest waarbij de koppeling daadwerkelijk losbrak maar dan op momenten dat dit niet aannemelijk was. Een analyse van deze voorvallen heeft geleerd dat inderdaad op dat moment de koppeling niet had moeten losbreken, maar het losbreken bleek veroorzaakt te zijn door een onvoldoende bediening c.q. kennis van de nieuwe techniek. In een ander geval trad een laadarm door een forse beweging van het schip buiten de veiligheidshoek, en deze had moeten losbreken, wat niet gebeurde. Ook hier bleek menselijk (niet-) handelen de oorzaak. Veiligheidsexperts in de binnenvaart twijfelen op dit moment aan de effectiviteit van het aanbrengen van dergelijke voorzieningen. De vraag is of het steeds complexer worden van het bedienen en controleren van veiligheidsmiddelen op veiligheidsmiddelen nog de juiste voortdurende verbetering van de veiligheid, die natuurlijk beoogd wordt, geen geweld aandoet. Op dit moment beveelt het CBRB verladers aan om goed na te denken alvorens te besluiten deze inrichting aan te brengen, en het niet als een automatische verbetering voor de veiligheid te beschouwen. Een goed uitgevoerde risicoanalyse moet tenminste aan en dergelijk investeringsbesluit ten grondslag liggen. Het CBRB wil graag net als de CTGG een beter inzicht krijgen in deze materie en roept de leden, maar ook verladers, dan ook hierbij op om voorvallen en/of ervaringen bekend te maken zodat er sectorbreed inzichtelijk wordt hoe de ervaringen met deze nieuwe trend zijn. Uiteraard zullen de gegevens vertrouwelijk worden verwerkt.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met Ing. K.J.J.M. (Koen) van Dijk

Binnenvaart en milieuvriendelijkheid

In het voorjaar kondigde het ministerie van Verkeer en Waterstaat met een persbericht aan om een onderzoek te gaan uitvoeren naar de vraag of invoering van een milieucertificaat een zinvol instrument is om

milieuzorg in de binnenvaart te bevorderen en in welke vorm dit dan opgezet zou moeten worden. Als onderzoeksvraag werd geformuleerd: "maakt een milieucertificaat kans om als middel ingezet te worden ter bevindingen van preventie in de binnenvaart". Deze onderzoeksvraag heeft in eerste instantie behoorlijk wat stof doen opwaaien omdat de indruk leek te worden gewekt dat de binnenvaart haar verantwoording op milieugebied niet zou nemen. Een indruk die geen recht doet aan de feitelijke situatie in de sector waar de laatste jaren juist door de sector zelf sinds de jaren '80 grote verbeteringen zijn doorgevoerd en milieubescherming standaard op de agenda van de binnenvaartondernemer staat, zowel bij investeringsbeslissingen als bij de dagelijkse bedrijfsvoering. Een brief op poten aan het ministerie en nader ambtelijk overleg heeft deze potentiële kou gelukkig weer snel weggenomen. Het ministerie erkent dat de binnenvaartsector het gewoon goed doet op milieugebied en dat de milieubelasting door de activiteiten van de binnenvaart fors is afgenomen. Het beleid met betrekking tot de verwijdering en preventie van afvalstoffen, de emissieregels voor dieselmotoren, de uitfasering van ozon-aantastende stoffen als Halon en de aandacht voor beëindiging van lozing van ladingresten naar oppervlaktewater en lucht, in vaste vloeibare en gasvormige vorm, zijn hier sprekende voorbeelden van. Voorkomen van ontstaan van afval in welke vorm dan ook stond en staat hierbij voorop. Op een beleidsonderdeel is de binnenvaart echter naar mening van het ministerie nog niet helemaal uit de "gevaarzone" en dat betreft de z.g. diffuse bronnen. De componenten zink, minerale oliën en PAKs zijn voor de waterkwaliteitsbeheerders nog een zorg en de bijdragen van de binnenvaart lijken hier wel geen grote maar toch een rol te spelen. Gedacht moet worden aan emissie van zinkanoden, vrijkomen van minerale oliën en vetten van bolders, schroefas en hennegatkokers en van PAKs-houdende scheepscoatings als last voor het oppervlakte- water en aan de emissie van fijn stof van de scheepsmotoren als belasting voor de lucht. Juist ten behoud van de goede positie en het goede imago als relatief milieuvriendelijke vervoerstak, is het nodig te kijken op welke wijze deze in het oog springende milieulasten op een kosteneffectieve manier vermindert kunnen worden.

Het CBRB en ook het Bureau Innovatie Binnenvaart heeft de laatste jaren al regelmatig initiatieven ondernomen om te kijken of invoering van een Green award-achtig systeem waarbij de ondernemers die aantoonbaar, bijv. door een milieucertificaat of andere wijze, beter presteren dan de gemiddelde vloot, beloond worden op financieel gebied. Het CBRB denkt hierbij dan niet alleen aan kortingen op havengelden maar ook aan fiscale voordelen en beloning door opdrachtgevers. Het draagvlak hiertoe neemt hand over hand toe maar is vooral bij overheden en verladers nog onvoldoende om tot zinvolle invoering over te kunnen gaan.

Het onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is intussen afgerond en binnenkort worden de resultaten bekend gemaakt en besproken met de sector. Het CBRB verwacht dat uit het onderzoek zal blijken dat de milieuprestaties van de binnenvaart zonder meer goed zijn en dat de aandacht vooral dient te worden gericht op het proces van voortdurende verbetering, om in milieutermen te spreken op het plukken van het hooghangende fruit. Aan de hand van deze resultaten is het de bedoeling om - zover noodzakelijk - nadere afspraken te maken zodat ook de "nieuwe" aandachtspunten nog beter in de greep komen van de binnenvaartsector.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met Ing. K.J.J.M. (Koen) van Dijk

Meer leren van ongevallen in de binnenvaart

Leren van ongevallen en ongewenste voorvallen is op zich niets nieuws. Van nature is de mens geneigd om op basis van zijn ervaringen zijn gedrag bij te stellen. In het bedrijfsleven zal management zich bij elke ongewone situatie vanzelfsprekend de vraag stellen hoe kan ik dit vervolgens voorkomen. Van oudsher kent de regelgever een drift om op specifieke gebieden ongevallen en ongewenste voorvallen te laten melden bij de overheid met het doel om daarvan te leren, beleid te toetsen en zondig regels bij te stellen of nieuwe regels te ontwikkelen.

Specifiek in de binnenvaart is het 'verplicht' melden van ongevallen en ongewone voorvallen al lange tijd onderwerp van discussie, evenals de vraag op welke wijze we als sector van elkaar kunnen leren.. Al tijdens de CBRB Themabijeenkomst Toezicht in de binnenvaart op 25 april 2000 is er vastgesteld dat het systeem van wettelijke meldingsplichten niet voldeed en dat een integrale overheidsvisie op het leren van ongevallen in relatie met deze meldplichten ontbrak.

Door de veranderde politieke- en maatschappelijke aandacht voor veiligheid en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, door de toenemende invloed van de claimcultuur en vanuit het steeds meer maatschappelijk verantwoord/duurzaam ondernemen, ontwikkelde zich de afgelopen jaren de gedachte dat leren van ongevallen en ongewenste voorvallen beter vorm gegeven zou moeten worden. Bijkomend aspect is dat door de investeringen in veiligheid van de afgelopen 25 jaar er zodanig weinig meer mis gaat dat de kans dat er zich leermomenten binnen het eigen bedrijf voordoen steeds kleiner wordt en het noodzakelijk is om van 'je buurman' met een soortgelijk schip/bedrijf te kunnen leren. Ook de verladers hebben de laatste jaren meer belangstelling gekregen voor het afhandelen van incidenten door de vervoerders dan meer specifiek gericht op het direct voorkomen van de kans op herhaling binnen het betrokken bedrijf.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in het afgelopen voorjaar, onder de naam Concens, onderzoek gedaan naar het draagvlak voor een onafhankelijk incidentenrapportagesysteem, specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de transportsector, waaronder zijn begrepen de deelsectoren binnenvaart, weg en spoor. Deze zomer is het eindrapport hiervan opgeleverd.

De conclusie die uit het onderzoek kan worden getrokken is dat er momenteel onder de geïnterviewde partijen wel belangstelling maar geen of nauwelijks draagvlak bestaat voor de ontwikkeling van een vrijwillig incidenten meld- en registratiesysteem in het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het rapport worden wel aanbevelingen gedaan:

- Aan de overheid en brancheverenigingen om voort te gaan om de sfeer waarin ontwikkeling van permanente verbetering wordt nagestreefd te ondersteunen
- Monitoring van de taakuitvoering van AVV en IVW, met als doel dat er meer gebeurt met de kennis en informatie daar aanwezig, richting de vervoerssectoren;
- De ontwikkeling van meer transparantie. De sector denkt dat het transport van gevaarlijke goederen veilig is, terwijl die perceptie er niet is bij politiek en publiek.

Als vervolg op het traject is voorgesteld dat voor zover in dit stadium gedacht mag worden aan de opzet van incidenten meld- en registratiesysteem een pilotproject de meeste kans van slagen zou hebben wanneer een combinatie van verladers met hun vervoerders bereid wordt gevonden daaraan deel te nemen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het CBRB benaderd met de vraag of de binnenvaart bereid is mee te werken aan verdere uitwerking van de gedachte van een pilotproject.

Hierop is in beginsel positief gereageerd en zal er binnenkort nader overleg plaatsvinden.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met Ing. K.J.J.M. (Koen) van Dijk

Ligplaatsenproblematiek Rotterdam

Zoals bekend is er op dit moment een groot tekort aan wacht- en ligplaatsen in de Rotterdamse haven. Het secretariaat ontvangt regelmatig klachten vanuit leden, zowel tankvaart als droge lading/containers, over het gebrek aan ligplaatsen. De problemen zijn bekend bij het HbR, maar daarmee zijn ze helaas nog niet opgelost. Het HbR heeft al enkele malen gemeld, dat "geld" niet het probleem is, maar "ruimte". Bij de vorige vergadering van de Varende Ondernemers heeft een vertegenwoordiger van het HbR een presentatie gegeven over de situatie in het havengebied en de (on-) mogelijkheid om nieuwe ligplaatsen te vinden. Hij heeft ons daarbij opgeroepen mee te denken

bij het zoeken naar oplossingen. Onlangs heeft het CBRB daarom met een representatieve groep varende ondernemers om de tafel gezeten voor een uitgebreide brainstormsessie. Daarbij is geïnventariseerd waar de belangrijkste knelpunten zitten (in welke delen van de haven, voor welke typen schepen), wat voor voorzieningen er nodig zijn, hoe de bestaande ligplaatsen beter / efficiënter ingedeeld kunnen worden, en waar er nieuwe ligplaatsen gecreëerd kunnen worden. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van alle categorieën schepen (tankvaart, droge lading, containers, passagiersschepen, kegel-schepen & niet-kegelschepen, groot & klein). Naar aanleiding van deze brainstormsessie zijn een aantal concrete oplossings- voorstellen aan het HbR aangeboden. Op korte termijn zal het CBRB met het HbR verder praten over deze oplossingsvoorstellen.

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

In memoriam F. Veldman

Tijdens de op zaterdag 8 januari gehouden ledenvergadering van de VZ&G nam de heer F. Veldman formeel afscheid van het bestuur van de VZ&G, van zijn vereniging en van het ondernemer zijn in het beroepsvervoer. Na jarenlang gevaren te hebben en actief te zijn geweest in de markt van het zand- en grindvervoer, was het zover. F. Veldman nam met een emotioneel getinte toespraak afscheid van wat hem zo lang dierbaar was geweest. In het vervolg zou hij alleen nog maar voor zijn plezier gaan varen.

Het mocht niet zo zijn.

Hij was nog maar nauwelijks aan de wal toen hij werd getroffen door een aandoening die hem het zelfstandig functioneren onmogelijk maakte. Het sprankje hoop op een vorm van herstel dat enige tijd aanwezig was verdween.

Op dinsdag 6 september jl. is de heer Veldman overleden. De begrafenis vond plaats op zaterdag 10 september in Maasbracht.

AGENDA

Oktober

- | | |
|-------------------------|--|
| 18 oktober | - EBU Commissie Tankvaart |
| 25 oktober om 10.00 uur | - Ledenvergadering Groep Personenvervoer |
| 26 oktober om 10.00 uur | - AB CBRB |
| 26 oktober om 09.00 uur | - 2e RIS Meeting CCR |

November

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| 4 november om 15.00 uur | - Jaarvergadering CBRB |
|-------------------------|------------------------|