

januari 2006

1

CBRB blij met erkenning van het belang van de veerdiensten

10 miljoen Euro van V&W in een op te richten verenigingsfonds. Pleidooi naar de provincies om in een dergelijk fonds actief te participeren.

Het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat om 10 miljoen euro te bestemmen voor een Verenigingsfonds om daarmee te bewerkstelligen dat veerdiensten hun belangrijke maatschappelijke functie uit kunnen blijven oefenen, wordt toegejuicht door het CBRB - ledengroep veerdiensten.

Met dit besluit wordt de mogelijkheid geopend voor een noodzakelijke start van een vernieuwing en instandhouding van de verenvloot.

Het CBRB roept de provincies op om te participeren in een dergelijk fonds en ervoor zorg te dragen dat er voldoende middelen beschikbaar komen om de veerdiensten op een kwalitatief hoog niveau in stand te houden.

Het CBRB - ledengroep veerdiensten - treedt de komende tijd gaarne in overleg met het Ministerie van V&W en betrokken provincies om het op te richten verenigingsfonds vorm en inhoud te geven.

Het CBRB heeft in 2004 het initiatief genomen om samen met collega-organisaties, de VEEON en de Vereniging van Voetveren, te komen tot een rapport over het maatschappelijk belang van de veerdiensten. Dit rapport "Hoe ver is de overkant" is uitgebracht onder verantwoordelijkheid van de Erasmus Universiteit. De onderzoekers concludeerden dat er jaarlijks 33 miljoen personen worden overgezet door de zgn. zoete veren, terwijl er via de Waddenveren op jaarbasis 4,7 miljoen personen worden vervoerd.

Berekend is dat wanneer de zoete veerdiensten zouden worden opgedoekt, dat zal leiden tot 218 miljoen extra voertuigkilometers, met extra kosten ten bedrage van 243 miljoen euro.

Er zijn in Nederland 196 veerdiensten, waarvan 100 dagelijks vervoeren. 40% van de veerdiensten zijn in particulier eigendom, terwijl 60% in exploitatie en eigendom is bij rijk, provincies of gemeenten.

Antwoord havenmeester Rotterdam over verlies ligplaatsen in Yangtzehaven

Naar aanleiding van de brandbrief, die in de vorige Nieuwsbrief geplaatst was, vindt u hieronder het antwoord van de havenmeester Rotterdam.

Betreft: Verlies ligplaatsen Yangtzehaven

Geachte heer Roos,

De in uw brief van 11 november 2005 genoemde problematiek, betreffende het verlies van ligplaatsen voor de binnenvaart in de Yangtzehaven, wordt door mij onderschreven. Door de complexiteit van het inéengrijpen en afstemmen op elkaar van alle infrastructurele werken in het westelijke Havengebied, kan (is) helaas een tijdgat ontstaan tussen het verdwijnen en beschikbaar hebben van structurele compenserende openbare ligplaatsen voor de binnenvaart. Echter de volgende, weliswaar nog geen structurele, verlichtende maatregelen worden voorzien.

- Tussen de 8e Petroleumhaven en de Yangtzehaven worden in januari 2006 afmeerpalen geplaatst ter realisatie van de eerste wachtplaats en zijn dan direct beschikbaar.
- De huidige noordelijke afmeerpalen in het Beerkanaal, die zullen verdwijnen als gevolg van de aanleg van de Barge/Feeder terminal aldaar, worden in januari 2006 aan de westzijde van de Europahaven (evenwijdig aan het strandje) geplaatst en zijn dan direct beschikbaar voor wachtende (container) binnenvaartschepen.
- De huidige zuidelijke afmeerpalen in het Beerkanaal kunnen vanwege technische beperkingen nog niet direct in het westelijke Havengebied herplaatst worden. Deze palen kunnen medio 2006 in de Frisohaven, aan de westzijde van de bestaande openbare ligplaatsen, als wachtplaats voor grote binnenvaartcontainerschepen geplaatst worden.
- De afmeerpalen voor de tweede wachtplaats voor tankschepen tussen de 8e Petroleumhaven en de Yangtzehaven kunnen, door dempingactiviteiten ter plaatse, pas medio 2006 geplaatst worden.
- Voor een mogelijke verdere tijdelijke oplossing op korte termijn wordt momenteel een quickscan-onderzoek uitgevoerd naar de bezetting van de overige openbare ligplaatsen, inclusief duwbakkenplaatsen in het westelijke Havengebied. Indien uit dit onderzoek blijkt dat er verschuivingen in de functionaliteit van de bestaande ligplaatsen mogelijk zijn, wordt dit voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de binnenvaart.

Dit onderzoek en het vervolgtraject zal naar verwachting twee weken in beslag nemen. Een bestaande ligplaats functioneel anders gebruiken, kan zoals u zult begrijpen zeer snel worden geëffectueerd. Dit lijkt mij een adequate oplossing om ongewenste afmeersituaties (en eventuele misverstanden in de handhaving) te voorkomen.

Met bovenstaande maatregelen is naar mijn mening een nautisch veilige situatie op korte termijn gewaarborgd. Uiteraard blijft een toekomstige structurele oplossing voor het ligplaatsenprobleem in het westelijke Havengebied het uitgangspunt.

*Met vriendelijke groet,
De havenmeester van Rotterdam,
tevens rijkshavenmeester.*

Veiligheidspersoneel passagiersvaart per 1 januari 2006

Voor passagiersschepen DIE OP DE RIJN VAREN (in Nederland of het buitenland) geldt, zoals inmiddels bekend is, met ingang van 1 januari 2006 het nieuwe reglement RVP, waarmee een aantal nieuwe veiligheidsfunctionarissen aan boord worden geïntroduceerd. Helaas hebben enkele recente artikelen in de media geleid tot enige onduidelijkheid.

De feiten zijn:

- Het nieuwe reglement RVP geldt met ingang van 1 januari 2006 alleen voor schepen DIE IN HET RPR-GEBIED VAREN.
- Deskundige voor de Passagiersvaart:
Voor deze functionaris geldt een overgangstermijn tot en met 31 december 2010 op voorwaarde dat er een Rijnpatent of Groot Vaarbewijs aan boord is (hetgeen op elk passagiersschip het geval is). Pas na die datum hoeft u derhalve een als zodanig opgeleide Deskundige voor de Passagiersvaart aan boord te hebben.
- Eerstehulpverlener:
Vanaf 1 januari 2006 moeten passagiersschepen op de Rijn Eerstehulpverlener aan boord hebben. Hiervoor geldt een coulanccetermijn van een half jaar, hetgeen betekent dat u pas vanaf 1 juli 2006 daadwerkelijk bekeurd kunt worden als u bij controle deze veiligheidsfunctionarissen niet aan boord blijkt te hebben. Bovendien kunnen geldige BHV-diploma's tot het eind van hun geldigheidstermijn (maximaal twee jaar) geaccepteerd worden in plaats van een eerstehulpverlenersdiploma, op voorwaarde dat een specimen van het BHV-certificaat is opgenomen in een door de CCR opgestelde lijst van alle erkende diploma's /certificaten (zie hiervoor tevens de CBRB-Nieuwsbrief van december 2005).
- Persluchtmaskerdragers
(alleen voor hotelschepen!):
Ook voor persluchtmaskerdragers geldt een coulanccetermijn van een half jaar, dus tot 1 juli 2006.

Mocht u vóór deze data gecontroleerd c.q. bekeurd worden, neemt u dan contact met ons op. Voorts worden er sinds kort door de SAB, die tevens vaartijdenboeken en dienstboekjes uitgeeft, veiligheidsboekjes uitgegeven voor alle veiligheidsopleidingen voor de passagiersvaart. De indruk is ontstaan dat hier een verplichte centrale registratie aan is gekoppeld en dat dit boekje verplicht aangeschaft moet worden door de rederij of de kandidaat. Dit is

echter niet het geval! Als u bij een erkend opleidingsinstituut een opleiding volgt voor één van de hierboven genoemde veiligheidsfunctionarissen dient u van het opleidingsinstituut in kwestie een erkend certificaat te krijgen. Dat kan het door de SAB uitgegeven veiligheidsboekje zijn, maar dat is geenszins voorgescreven.

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

Werkgever kan zelf Arbo- preventiemedewerker zijn

De Arbowet bevat uitdrukkelijk geen verplichting tot het volgen van een cursus voor een preventiemedewerker.

Dit heeft staatssecretaris Van Hoof van Sociale zaken geantwoord op schriftelijke vragen van de Tweede Kamer. Sinds 1 juli jl. is een werkgever verplicht zich te laten bijstaan door een of meer deskundige werknemers, in de praktijk aan te merken als preventiemedewerkers. Werkgevers met ten hoogste 15 werknemers mogen deze taken zelf verrichten. De afgelopen tijd is er de nodige onrust ontstaan over de uitleg van de aanpassing van de Arbowet. Dit is veroorzaakt door de soms agressieve manier van aanbieden van trainingen op dit gebied. Hierbij is meer dan eens de suggestie gewekt dat iedere werkgever een preventiemedewerker moet hebben en dat deze dan ook een specifieke opleiding moet volgen. Dit is dus niet het geval!

De Arbowet eist al langere tijd van werkgevers die in Nederland arbeid laten verrichten dat zij Arbo-beleid voeren en dat ter uitvoering van dit beleid er ook een inventarisatie wordt gedaan van de binnen het bedrijf heersende arbeidsrisico's. Aan de hand van deze inventarisatie moet er een plan van aanpak worden opgesteld om deze bestaande risico's te verminderen. Voorheen was het verplicht om dit plan van aanpak door een erkende deskundige Arbo-dienst te laten toetsen. Dit had veel extra administratieve rompslomp en onnodige kosten tot gevolg. Daarnaast was het voor de ondernemer onmogelijk om de risico-inventarisatie en het plan van aanpak op gebied van Arbeidsveiligheid te integreren met de overige taken waar de (binnenvaart)ondernemer rekening mee moet houden. De wens om deze koppeling met de erkende Arbo-diensten niet langer verplicht te stellen is een paar jaar onderwerp van gesprek geweest. Op verzoek van het bedrijfsleven heeft de staatssecretaris recent besloten tot aanpassing van de Arbo-wet. De verplichte winkelnering bij de Arbo-diensten is derhalve niet meer aan de orde onder de voorwaarde dat de ondernemer gebruik maakt van een zogenaamde branche RI&E. Een branche RI&E is een specifiek op de sector afgestemde vragenlijst vanuit de sector zelf ontwikkeld en die is goedgekeurd door de sociale partners, bestaande uit de werkgevers- en werknemersorganisaties. Het CBRB heeft inmiddels het initiatief genomen om spoedig tot deze branche RI&E te komen en een voorstel hiertoe aan de sociale partners toegestuurd.

CBRB werkt aan vernieuwd Arbo-handboek

Zoals bekend heeft het CBRB in het verleden in samenwerking met diverse Arbo-diensten de binnenvaart RI&E uitgebracht als onderdeel van een handzaam Arbo-handboek dat breed in de sector in gebruik is. Op dit moment wordt er hard gewerkt aan een nieuwe versie van het binnenvaart Arbo-handboek. Eerder was het de bedoeling om het handboek met een vernieuwde RI&E vorig jaar al uit te brengen. Gelet op de ontwikkeling in de Arbo-regelgeving is er besloten om het uitbrengen van het handboek hier op aan te passen. Binnenkort zal het CBRB een volledig geüpdate Arbo-handboek uitbrengen waarin uiteraard een nieuwe RI&E vragenlijst is opgenomen. Deze zal in de vertrouwde boekvorm uitkomen, maar ook elektronisch beschikbaar zijn. In de vragenlijst is een aantal deelsectoren en activiteiten te onderscheiden met ieder de eigen specifieke aandachtspunten en risico's. Hierbij kan worden gedacht aan de passagiersvaart, de tankvaart, de droge ladingvaart, sleepdiensten, maar ook activiteiten als het containers stekken, werken met beeldschermen, werken met gevaarlijke stoffen en het koppelen van bakken. Met dit nieuwe handboek is de ondernemer straks op eenvoudige wijze in staat alleen de voor hem specifieke bedrijfssituatie geldende vragen te selecteren waardoor direct een handzame en praktijkgerichte RI&E beschikbaar is. Na het invullen van de RI&E zal er automatische een plan van aanpak worden gegenereerd, waarin de actiepunten helder en duidelijk zijn geformuleerd en waarbij de verantwoordelijke medewerker en de uitvoeringsdatum wordt weergegeven.

Bij het doorlopen van de vragenlijst kan de ondernemer desgewenst per vraag een toelichting op de vraag en de geldende wetsteksten raadplegen.

Met dit instrument in handen is de ondernemer in de binnenvaart prima zelf in staat zijn arbeidsrisico's te inventariseren en te bepalen welke risico's met welke prioriteit moeten worden aangepakt. Bij het vaststellen van het plan van aanpak kan dan ook maximaal rekening worden gehouden met de te verwachten investeringen en de overige bedrijfsvoering, waardoor Arbo als een van de vele onderdelen van de bedrijfsvoering kan worden meegenomen. Hierdoor kan het plan van aanpak voor bouwkundige aanpassingen bijvoorbeeld parallel lopen met de overige onderhoudsintervallen en werkbezoeken van het schip.

Om te voorkomen dat er nog een toets van het plan van aanpak door de Arbo-dienst noodzakelijk is heeft het CBRB haar RI&E beschikbaar gesteld aan de overige sociale partners om als branche RI&E te worden vastgesteld. Afhankelijk van de goedkeuring door de overige sociale partners zal het nieuwe Arbo-handboek 1 maart 2006 beschikbaar zijn. Tot deze datum kan het bestaande CBRB Arbo-handboek nog worden gebruikt voor de inventarisatie van de risico's. Goedkeuring van het plan van aanpak door een erkende

Arbo-dienst is dan nog wel noodzakelijk. CBRB-leden die vanaf heden het bestaande handboek aanschaffen, krijgen bij uitkomen van de nieuwe versie kosteloos een exemplaar van het nieuwe handboek.

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

Voorschriften gebruik lichterfaciliteit te IJmuiden

In verband met de uitbreiding van de capaciteit van het gemaal te IJmuiden, en naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek naar de krachten die op het meergerei van schepen gemeerd aan de IJ-palen worden veroorzaakt door passerende scheepvaart, is besloten om een aantal regels in te stellen voor het gebruik van de IJ-palen. Het gaat hier om de lichterfaciliteit aan de noordzijde van de Buitenhaven, aan de westzijde (dus de zoute kant) van de sluisen IJmuiden, waar regelmatig lichteractiviteit (overslag in duwbakken) plaatsvindt. Voortaan zijn de volgende regels van kracht voor het gebruik van de IJ-palen:

- Het verhalen langs de IJ-palen is uitsluitend toegestaan met toestemming van de Regio Wachtchef.
- Deze toestemming dient op VHF 61, IJmuiden Haven, te worden aangevraagd.
- De Regio Wachtchef zal in zijn afweging rekening houden met hydro/meteo omstandigheden en het actuele verkeersbeeld.
- Aan de toestemming kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden zoals bijv. tijdstip van verhalen, sleepboot assistentie etc.
- De overige vaart dient in kennis te worden gesteld van de verhaalpartij en dient op een verantwoorde wijze de IJ-palen te passeren.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc. of de heer Anker, Havenbedrijf Amsterdam, 0255 - 54 58 72

Vooralsnog geen nieuwe loontabellen

De CAO voor de Binnenscheepvaart 2003-2005 loopt op 31 december 2005 af. Over een nieuwe bedrijfstak-CAO met ingang van 1 januari 2006 bestaat vooralsnog geen overeenstemming. Dit heeft ondermeer tot gevolg dat wij geen nieuwe loontabellen kunnen publiceren. Er geldt ook geen verplichting om lonen aan te passen aan de prijsstijging. Het CBRB raadt dan ook alle werkgevers aan de loonbedragen van het CAO-personeel ongewijzigd te laten, zolang er geen nieuwe CAO is.

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

Start project “Inventarisatie Europese beroepsprofielen Binnenvaart”

Mede door de jongste uitbreiding van de Europese Unie is er sprake van een sterke verbreding van de arbeidsmarkt voor de binnenvaart en een toename van de mobiliteit onder werknemers uit de lidstaten van de EU. Om in de toekomst uitwisseling van functies tussen de landen in Europa zonder barrières te kunnen laten plaatsvinden, is meer inzicht nodig in de beroepsprofielen voor de functies van schipper en matroos die in de betrokken landen worden gehanteerd. Daarbij dringt zich tevens de vraag op of een mogelijke harmonisering van die beroepsprofielen kan bijdragen tot een efficiëntere organisatie van het vervoer over water en versterking van de sector. Verder is het van belang om te bezien in hoeverre mogelijke harmonisering van beroepsprofielen kan bijdragen aan het gerichter kunnen laten aansluiten van opleidingstrajecten in Europa voor functies in de binnenvaart.

Met name werkgeversorganisaties uit de binnenvaart hebben aangegeven behoefte te hebben aan meer informatie en inzicht rondom deze complexe materie. Een goede analyse van wat er is op het gebied van beroepsprofielen en al dan niet daarvan afgeleide beroepsopleidingen en -kwalificaties, kan een goede basis vormen voor het voeren van een sociale dialoog op Europees niveau.

Bureau Innovatie Binnenvaart heeft in nauwe samenwerking met EBU, CCR, CBRB en Onderwijscoördinator Binnenvaart deze vragen vertaald in een projectplan. Het project heeft tot doel om in kaart te brengen wat er in de diverse landen is, vervolgens een analyse te maken van overeenkomsten en verschillen en om vanuit die gegevens aan te geven waar mogelijkheden en aanknopingspunten liggen voor harmonisatie. Door het samenwerkingsverband Nederland Maritiem Land (NML) is voor de uitvoering van dit project subsidie beschikbaar gesteld en vanuit de bedrijfstak zal worden voorzien in de vereiste cofinanciering.

De Stichting Projecten Binnenvaart (SPB) fungeert als opdrachtnemer en heeft Onderwijscoördinator Binnenvaart, Daan van der Wekken, gevraagd de uitvoering te willen coördineren. De dagelijkse leiding van het project komt in handen van mr. Claire Freling. Vanwege de nauwe relatie tussen beroepsprofielen en opleidingsprogramma's en de reeds aanwezige expertise, wordt verder nauw samengewerkt met het Scheepvaart- en Transport College te Rotterdam en de Maritieme Academie IJmuiden (MAIJ).

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer mr. M.J.M. Koning of de heer D. van der Wekken, Onderwijscoördinator Binnenvaart (010 - 206 06 09)

Exploitatieverliezen Betuwelijn worden niet afgedekt

Convenant Binnenvaart - Rijk in maart 2006 klaar
Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat heeft op 29 november jl. in haar overleg met het Brancheoverleg Binnenvaart verzekerd dat de exploitatieverliezen van de Betuwespoorlijn niet door het Rijk zullen worden afgedekt. De Minister deed haar toezegging tijdens een overleg met de Brancheorganisaties over het actuele binnenvaartbeleid en het nog af te sluiten convenant tussen de bedrijfstak en Verkeer en Waterstaat. De afgelopen weken verschenen er berichten in de media dat de Overheid het verlies van de Betuwelijn zou afdekken. Navraag op het Ministerie heeft geleerd dat het hier uitsluitend de kosten voor onderhoud aan de Betuwelijn betreft en niet de exploitatieverliezen door een spoorbedrijf. “Exploitatieverliezen op treinen die over de Betuwelijn gaan rijden, worden niet afgedekt”, aldus de Minister.

Minister Peijs en de binnenvaartbranche zijn voornemens in maart 2006 een convenant te tekenen over o.a. het maximaliseren van de groeikansen van het vervoer over water, het terugbrengen van de emissies van schepen, het stimuleren van innovaties en het terugbrengen van de administratieve lasten in de binnenvaart. De minister heeft in het gesprek tevens aangegeven in het convenant afspraken te willen maken over de toekomst van het kleinere schip, met het oogmerk deze scheepsklasse voor de binnenvloot te willen behouden.

Deelnemers Branche Overleg Binnenvaart:

Centraal Bureau Rijn en Binnenvaart

Koninklijke Schuttevaer

Kantoor Binnenvaart

Rijn en IJssel

Binnenvaart Innovatiedag 17 maart 2006: standhouders meldt u aan!

Op 17 maart 2006 zal door het Bureau Innovatie Binnenvaart de 3e binnenvaart innovatiedag worden georganiseerd.

Noteer deze datum alvast in uw agenda! Verdeeld over drie thema's (CO2-reductie & brandstofbesparing, Onderzoek & Beleid, Logistiek & ICT), zal een vijftiental lezingen worden verzorgd. Daarbij wordt voor een evenwichtige balans tussen lezingen over nieuwe technieken door marktpartijen enerzijds en lezingen over onderzoeken en ontwikkelingen anderzijds gezorgd. Informatie over het definitieve programma volgt in de volgende nieuwsbrief.

Verder is de innovatiemarkt wederom een onderdeel van de innovatiedag. Op deze markt kunnen bedrijven gedurende de hele dag hun producten en diensten demonstreren aan het aanwezige publiek. Er zijn nog diverse stands beschikbaar.

Hebt u hier interesse in, dan kunt u contact opnemen met het Bureau Innovatie Binnenvaart, telefoon +31 (0)10 - 411 59 00

Ontgassingverbod benzine binnenvaart

Met ingang van 1 januari 2006 is het verboden om benzinedampen te ventileren uit ladingtanks van tankschepen. De nieuwe regeling is een gevolg van de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006 en de Wijziging Regeling op- en overslag en distributie benzine milieubeheer. Beide regelingen zijn gepubliceerd in de Staatscourant van 15 juli 2005 nr. 135. Ze vloeien voort uit de benzinedistributierichtlijn (94/63/EG). De maatregel geldt voor alle schepen die benzine vervoeren over de Rijn en de Nederlandse binnenwateren. Het ontgassingverbod moet een vermindering van de uitstoot van benzinedampen opleveren van bijna 2 kiloton per jaar. Dit is ongeveer 1% van de totale emissie van VOS in Nederland. Op basis van de Europese richtlijn geldt dit ontgassingverbod overigens vanaf 1 januari as. in alle Rijnsoeverstaten en in België. Het CBRB en de EBU hebben gepleit voor een mogelijkheid van ontheffing van het ontgassingverbod in gevallen van ongepland werkbezoek. Zover nu bekend, wordt er op dit moment in België, in Nederland en in Duitsland gewerkt aan deze ontheffingsmogelijkheden.

Het ziet er naar uit dat alleen bij calamiteiten een ontheffing ook daadwerkelijk verleend zal kunnen gaan worden. Het voornemen is om de ontheffingaanvraag via de verkeerspost te kunnen afhandelen. Het CBRB heeft haar bezorgdheid uitgesproken over de complexiteit van de regeling en heeft opnieuw aangedrongen op een eenvoudiger systeem. Zodra er meer bekend is over de mogelijkheden van ontheffingen zullen wij u nader informeren.

Problematiek Kegelligplaatsen

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft een quick scan uitgevoerd naar de gevolgen van het komende ontgassingverbod voor tankschepen waarvan de laatste lading bestaat uit benzine. Deze categorie schepen moet, als zij geladen zijn met benzine of als er zich nog restanten van de lading in de ladingtanks bevinden, een blauwe kegel voeren. Voor kegelschepen gelden andere regels voor het innemen van ligplaatsen.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat het aantal kegelschepen inderdaad zal toenemen. Het was nog niet mogelijk vast te stellen wat hiervan de invloed op het aantal beschikbare ligplaatsen is. Het vervoer van benzine zal meer dedicaat gaan plaats vinden en daarnaast is de exploitatiewijze van een groot deel van de betrokken schepen voornamelijk continu. De grootste toename van de ligplaatsbehoefte voor kegelschepen zal daardoor te zien zijn op de laad- en losplaatsen.

AVV heeft de verwachting uitgesproken dat er geen sterke behoefte is aan de uitbreiding van het aantal kegelligplaatsen. De resultaten van dit onderzoek zijn recent besproken met een vertegenwoordiging van Verkeer en Waterstaat. Duidelijk werd dat op basis van dit rapport er geen uitbreiding van het aantal kegelligplaatsen is te verwachten. Er is wel toegezegd dat er de komende tijd geëvalueerd zal worden of en waar

er eventueel knelpunten ontstaan. Het CBRB heeft aangegeven zich zorgen te maken over het ligplaatsnemen van kegelschepen op bijzondere (feest) dagen. In die perioden zullen ook de schepen, die in de volcontinu worden geëxploiteerd, behoefte hebben aan (kegel) ligplaatsen. Het verzoek is aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat gedaan om de lokale bevoegde autoriteiten te informeren en zonodig een "soepel" maar wel verantwoord ontheffingenbeleid te laten voeren.

Specifiek voor het Rotterdamse havengebied heeft het CBRB al overleg opgestart. Dit omdat ook ten gevolge van de security maatregelen er steeds minder mogelijkheden bestaan voor het innemen van ligplaats aan de terminal (tankvaart en containers). Voor het direct oplossen van een ligplaatsprobleem moet contact worden opgenomen met de lokale bevoegde autoriteit. Indien er zich echter meer structurele problemen voordoen met het innemen van ligplaats met kegelschepen, dan verzoeken wij u dit onder opgave van locatie aan ons te laten weten.

Voorstel voor uniformering van schutregime kegelschepen

Steeds vaker bereiken het CBRB klachten over onduidelijkheid en willekeur van het schutregime van kegelschepen. Onnodige wachttijd voor de sluis en irritatie bij zowel kegelschepen als de overige scheepvaart namen hierdoor toe. Een eerdere inventarisatie van het CBRB leerde dat er in gelijke gevallen verschillende richtlijnen werden gehanteerd, en dat er lang niet in alle gevallen voldoende rekening werd gehouden met de intrinsieke veiligheid van schepen voorzien van een certificaat van goedkeuring. In opdracht van Rijkswaterstaat is er een advies opgesteld voor een richtlijn die het schutregime (inter)nationaal gelijk kan trekken. Het voornemen is om deze richtlijn op de een of andere manier aan het RPR te koppelen waardoor deze een wettelijke basis krijgt.

Het voorstel komt er op neer dat één-kegelschepen en schepen met een certificaat van goedkeuring, gelet op de bestaande intrinsieke veiligheid, bij- en naast elkaar in de sluis mogen. Dat de overige schepen, waarbij ook worden toegestaan passagiersschepen zonder passagiers mogen samenschutten met één-kegelschepen mits de zijdelingse afstand 10 meter bedraagt.

Ook jachten mogen in het voorstel samen met één-kegelschepen worden geschut, mits de afstand vóór dan wel achter het kegel-schip ten minste 10 meter is. Er wordt verder nog nagedacht over de vraag of de 10 meter afstandsgrens ook moet gaan gelden tussen containerschepen met één kegel en overige schepen zonder certificaat van goedkeuring. De gedachte hierachter is dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers, waarbij de gevaarlijke stoffen in feite drie maal zijn verpakt de kans veel kleiner is dat er explosieve of brandbare dampen vrij komen.

Het CBRB heeft in beginsel positief gereageerd op de voorstellen. Voor wat betreft het deelvoorstel voor de

containerschepen is er opgemerkt dit nog eens goed nader te bezien. Mocht de aanneming namelijk juist zijn dan zal dit ook consequenties hebben voor diverse ADNR gedragsvoorschriften, voor de nieuwe vluchtwegvorschriften en mogelijk zelfs voor de noodzaak van diverse bouwkundige maatregelen voor ADNR-containerschepen.

Uitbreiding V&W team van Gevaarlijke stoffen experts

Zoals u eerder heeft kunnen lezen, maakt het CBRB zich ernstig zorgen over het steeds meer wegvallen van de kwalitatieve en kwantitatieve expertise bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat; dit is ingegeven door de bezuinigingsopdracht van het huidige kabinet. Recent is duidelijk geworden dat er specifiek voor het vakgebied gevaarlijke stoffen binnenvaart bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat twee nieuwe medewerkers zijn aangetrokken. Het betreft de heren F. Bouman en R. Vermeulen. Deze beide heren gaan de taken uitvoeren die eerder door de heren Kleiberg en Mensink werden uitgevoerd.

Overgangsbepalingen ADNR in 2006 op de schop

De Commissie gevaarlijke stoffen van de CCR zal in 2006 de overgangsbepalingen, opgenomen in het ADNR, onder de loep gaan nemen. Eerder had de CCR al besloten dat er voor nieuwe technische voorschriften niet meer "als vanzelfsprekend" ontelbare overgangsvorschriften in de vorm van NEU voor bestaande schepen zouden worden opgenomen in het ROSR en het ADNR. De CCR heeft vorig jaar de bestaande overgangsvorschriften in het ROSR onder de loep genomen en verbonden aan "redelijke" economisch en technisch aanvaardbare termijnen. Voor het ADNR zal deze exercitie in 2006 worden opgestart. Naar verwachting moet er rekening mee worden gehouden dat de langste overgangsbepalingen op ongeveer 25 jaar zullen worden gesteld. Alleen in zeer uitzonderlijke gevallen zal de NEU-bepaling blijven bestaan. Het CBRB zal via de werkgroep ADNR deze ontwikkelingen volgen.

Voornemen tot het afschaffen van tabel C in ADNR

In het kader van de deregulering van voorschriften heeft de Nederlandse overheid in Straatsburg voorgesteld om de tabel C van het ADNR af te schaffen en dus uit het ADNR te verwijderen.

Als motivatie hiervoor werd gegeven dat het dubbele regelgeving is, omdat de indeling van stoffen en de dan daaraan te koppelen voorschriften elders in het ADNR al beschreven is. Ook en vooral de opname van de NEG posities in tabel C kost ambtelijk nog al wat werk en is vaak lastig omdat niet alle noodzakelijke stofgegevens bij de overheid voorhanden zijn.

Als eerste reactie heeft het CBRB aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd terughoudend te zijn met deze afschaffing, omdat juist de tabel C voor de gebruikers van het ADNR een zeer prettig en veel

gebruikt instrument betreft waardoor het ADNR relatief eenvoudig leesbaar is. Het CBRB is benieuwd naar de meningen hierover bij de gebruikers van het ADNR en nodigt u uit deze aan ons kenbaar te maken. De komende vergadering van de CBRB werkgroep ADNR in februari a.s. zal hierover intern nader worden gesproken.

Brochure Brandstofbesparende en CO²-reducerendetechnieken

Op 17 maart 2006 zal het Bureau Innovatie Binnenvaart, tijdens de 3e binnenvaart innovatiedag, de nieuwe brochure "Brandstofbesparende en CO²-reducerende technieken in de binnenvaart" presenteren. In de brochure wordt een overzicht gegevens van huidige en toekomstige maatregelen, waarmee binnenvaartondernemers brandstof kunnen besparen en hun CO²-uitstoot kunnen reduceren. De fullcolour, vijftig pagina's tellende, hardcopy brochure verschijnt in een oplage van 7.500 stuks en zal worden verspreid in de binnenvaartsector, toeleverende sectoren, overheden en kennisinstituten.

Wij bieden adverteerders de mogelijkheid om in deze informatieve brochure een advertentie te plaatsen, waarmee zij zich als een duurzame speler in de binnenvaartsector en aanverwante sectoren kunnen profileren. Wilt u een advertentie plaatsen, neem dan op korte termijn contact met ons op. Op korte termijn, aangezien de brochure binnenkort gedrukt zal worden en er slechts beperkte advertentieruimte beschikbaar is.

Bent u geïnteresseerd, neem dan contact op met het Bureau Innovatie Binnenvaart, telefoon +31 (0)10 - 411 59 00

Een "luikje open" voor de binnenvaart

Één van de taken van de onderwijscoördinator - de heer Daan van der Wekken - is het geven van informatie aan vooral jonge mensen over de binnenvaart. Het werken in de binnenvaart heeft aantrekkelijke kanten, maar de jonge mensen weten te weinig over het reilen en zeilen van de moderne binnenvaart. Daarom is er via de onderwijscoördinator een tweetal instrumenten ontwikkeld om jongeren uit groep 7/8 van de basisschool nieuwsgierig te maken en te prikkelen om de onbekende wereld van de binnenvaart te gaan ontdekken. Alle basisscholen hebben een prachtige glimmende brochure gekregen die veel informatie bevat over de binnenvaart. Via vragen en leuke opdrachten worden de kinderen uitgedaagd en nieuwsgierig gemaakt op ontdekking te gaan in de binnenvaart. Voor nog meer informatie kunnen de kinderen bezoeken de website www.ontdeknet.nl. Dit instrument is ontwikkeld om kinderen al ontdekkend nieuwe 'werelden' te leren kennen. Ook via een speciaal ontwikkeld 'spel' kan men via het computerscherm varen met een binnenschip vanuit een zeehaven naar de rivier, een sluis invaren en meren en aanmeren bij een terminal.

Voor meer informatie: de heer Daan van der Wekken - 010 - 206 06 09, e-mail: onderwijs@binnenvaart.nl

Verlaging zwavelgehalte brandstoffen binnenvaart

De hoogte van het gehalte zwavel in de brandstof heeft een directe invloed op de emissie van SO₂ en fijn stof en daarnaast ook een belangrijke invloed op de werking van katalysatoren en dus indirect op de NO_x-emissie.

In de Europese zwavelrichtlijn is het gehalte zwavel in de binnenvaartbrandstof op 2000 ppm gesteld. Uit monsters genomen in de praktijk blijkt deze al wat lager namelijk rond de 1500 ppm, te liggen. Het is echter wenselijk dat het gehalte zwavel in de binnenvaartbrandstof fors verder naar beneden gaat. Het CBRB pleit samen met de EBU al een paar jaar voor het internationaal wettelijk verlagen van het zwavelgehalte en in de binnenvaardiesel aan het reduceren van de emissiereductie van NO_x.

Uit recente informatie is gebleken dat de Europese Commissie overweegt de zwavelrichtlijn voor de binnenvaartbrandstof te gaan aanpassen. Er klinken geluiden dat de norm rond 2010 op 50 ppm en rond 2012 op 10 ppm zal worden vastgesteld. Ondanks dat het nog niet helmaal zeker is dat deze normen zo zullen worden vastgesteld is het CBRB blij te ervaren dat de noodzaak van deze verlaging op internationaal niveau is doorgedrongen.

Ligplaatsen tankschepen in Mississippihaven

Om te voorzien in een noodzakelijke behoefte aan wachtplaatsen voor tankschepen, is in de Mississippihaven wachtplaats 5 met ingang van vrijdag 16 december 2005 veranderd van functionaliteit.

De huidige functionaliteit voor de ledige duwvaart vervalt op deze locatie en wordt opgevangen door de wachtplaatsen 2,3 en 4 in de Hartelhaven.

De functionaliteit van de wachtplaats 5 in de Mississippihaven wordt toegekend aan tankschepen met één kegel, met een maximum van 2 schepen breed. De wachtplaats zal worden aangeduid d.m.v. verkeerstekken E.5.9 conform het BPR

Voor meer informatie: Traffic Center Hoek van Holland, tel. 010 - 252 2801 of marifoonkanaal 11; Divisie Havenmeester Beheer & Operaties, tel. 010 - 252 2650 of marifoonkanaal 11; HCC, tel. 010 - 252 2400 of marifoonkanaal 19

Definitieve tekst wijziging Hoofdstuk 15 ROSR (passagiersschepen) beschikbaar

Tijdens de plenaire najaarszitting van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) op 1 december jl. is een aantal belangrijke wijzigingen doorgevoerd in Hoofdstuk 15 (voorschriften voor passagiersschepen). De Ledengroep Personenvervoer is hierover direct na de plenaire zitting geïnformeerd middels een Express Info. Inmiddels is de definitieve tekst van de wijzigingen beschikbaar (Protocol 2005-II-21) en te downloaden via www.cbrb.nl -> publicaties -> personenvervoer -> H15ROSR WIJZIGINGEN.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de in het najaar van 2004 aangenomen tekst (Protocol 2004-II-22) zijn gemarkeerd.

De datum van inwerkingtreding van het nieuwe Hoofdstuk 15 is formeel gekoppeld aan de inwerkingtreding van de herziening van Europese Richtlijn 82/714/EEG (zie elders in deze Nieuwsbrief). Dat verklaart de zinsnede in Protocol 2005-II-21, dat de betreffende wijzigingen "... tussen 1 januari 2006 en 30 september 2007 [moeten] worden ingevoerd..." in de nationale regelgeving van de Rijnsoeverstaten en België. De facto gaan de nieuwe voorschriften echter in alle Rijnsoeverstaten gelden vanaf 1 januari 2006.

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

Wijzigingen RPR

Tijdens de Plenaire Najaarszitting van de Centrale Rijnvaartcommissie van 30 november en 1 december jl. is een aantal wijzigingen in het Rijnvaartpolitierglement (RPR) aangenomen. Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste wijzigingen, die gelden per 1 april 2006:

- Aan de lijst van scheepsbescheiden die volgens art. 1.10 aan boord moeten zijn worden toegevoegd de volgens art. 8.02a, derde lid van het ROSR vereiste kopieën van het certificaat van typegoedkeuring en van het proces-verbaal van de motorkenmerken van iedere motor. Deze bescheiden hoeven niet aan boord te zijn van duwbakken, als op de metalen plaat tevens het nummer van de typegoedkeuring wordt vermeld.
- Volgens art. 1.19 bent u voortaan verplicht verkeersaanwijzingen op te volgen, ook in het geval van grensoverschrijdende achtervolgingen.
- Stilliggende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen hoeven volgens art. 3.23 voortaan niet meer voorzien te zijn van witte rondom schijnende lichten als zij geheel tussen de (niet overstroomde) kribben, dan wel achter een boven water uitstekende strekdam stilliggen, of als zij aan de oever stilliggen en vanaf die oever voldoende worden verlicht.
- Volgens art. 3.27 mag voortaan ook een reddingsvaartuig bij een reddingsoperatie, met toestemming van de bevoegde autoriteit, overdag en 's nachts een blauw flikkerlicht tonen.
- De uitluisterplicht bij slecht zicht voor stilliggende schepen, volgens art. 6.31, eerste lid, geldt nu alleen voor een schip dat "in de vaargeul of in de nabijheid daarvan" stilligt.
- Art. 6.32, over op radar varende schepen, bepaalt dat als er met van de andere kant komende schepen geen marifooncontact tot stand komt het "op radar varende" schip (dit was: "het opvarende schip") één lange stoot moet geven en gas terug moet nemen dan wel stilhouden.

- Op de Ginsheimer Altrhein vanaf de monding tot Altrhein -km 1,50 (oude Rijnarm tussen Mannheim en Mainz) mag volgens art. 9.06 niet meer gevaren worden.
- In bijlage 7 is, naar analogie van het BPR, het bord E.7.1 toegevoegd waarmee een auto-afzetplaats wordt aangeduid.

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

Herinnering: evaluatie nieuwe BPR

Hierbij wordt u nogmaals herinnerd aan de evaluatie van het nieuwe Binnenvaartpolitiereglement (BPR, zie tevens Nieuwsbrief 11 van november 2005).

Op 1 december 2004 is het herziene BPR in werking getreden. In deze herziene versie, waaraan enkele jaren was gewerkt door een werkgroep waaraan ook het CBRB deelnam, is vooral de redactie ingrijpend gewijzigd. Daarnaast zijn er ook een aantal inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd. Zo zijn enkele onbedoelde neveneffecten van eerdere wijzigingen in het BPR 'gerepareerd', zijn de definitie van 'snel schip' (40 km/uur door het water) en enkele vaarregels (voorrangsregels voor een klein schip dat de stuurboordzijde van het vaarwater aanhoudt) aangepast, en is de gele ruit ingevoerd voor passagiersschepen kleiner dan 20 meter maar met meer dan 12 passagiers. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat gaat de komende maanden een evaluatie uitvoeren van deze nieuwe versie van het BPR. Uw mening is daarbij van belang!

[Mocht u op- of aanmerkingen hebben over het nieuwe BPR, geeft u deze dan aan ons door!](#)

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

Stand van zaken harmonisatie technische voorschriften voor binnenschepen in Europa

Al jaren wordt er door de CCR en de EU gesproken over harmonisatie van de technische voorschriften voor binnenschepen in Europa. Daartoe zal de Europese Richtlijn 82/714/EEG, die de voorschriften voor binnenschepen op de binnenwateren behalve de Rijn bevat en die middels het Binnenschepenbesluit in Nederlandse wetgeving is geïmplementeerd, herzien worden en aangepast aan de voorschriften van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR). Daarna zullen dan in heel Europa dezelfde eisen (voor zone 3 en 4) van toepassing zijn.

De herziene Richtlijn zelf is eind 2004, op de valreep van het Nederlandse voorzitterschap, al aangenomen door de EU. Een belangrijke voorwaarde daarvoor was de herziening van de voorschriften voor passagiersschepen (hoofdstuk 15 ROSR) die eveneens eind 2004 gerealiseerd is. De technische bijlagen, met daarin de

feitelijke technische voorschriften, zijn echter nog niet aangenomen. Tussen CCR en EU is afgesproken, dat er voorlopig geen wijzigingen zullen plaatsvinden in het ROSR, om te voorkomen dat de voorschriften van het ROSR en die in de bijlagen van de technische Richtlijn bij voorbaat weer van elkaar gaan afwijken. Zodra de bijlagen van de Richtlijn aangenomen zijn kunnen er weer wijzigingen worden doorgevoerd in het ROSR, die dan meteen overgenomen zullen worden in de Richtlijn zodat beide sets voorschriften gelijklopend blijven. (Voor de wijzigingen in Hoofdstuk 15 ROSR die eind 2005 aangenomen zijn is dan ook een bijzondere constructie toegepast opdat deze nieuwe voorschriften toch per 1-1-2006 in werking kunnen treden.)

Verwacht wordt, dat de (complexe) besluitvorming over de technische bijlagen van de Richtlijn de komende maanden afgerond wordt, waarna de nieuwe Richtlijn compleet met alle technische bijlagen rond de zomer of najaar van 2006 in werking kan gaan treden.

Met de harmonisatie van de technische voorschriften voor binnenschepen in heel Europa is een belangrijke stap gezet. Er zal voorlopig echter nog sprake blijven van twee aparte Certificaten van Onderzoek: het Rijnvaartcertificaat en het zogenoemde Communautaire Certificaat.

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

EU-Havenbeveiligingsrichtlijn aangenomen

De ISPS-Code, die per 1 juli 2004 van kracht is voor zeeschepen en voor terminals waar zeeschepen behandeld worden, vormde de eerste stap naar beveiliging van de gehele transportketen.

Ondertussen is de tweede stap gezet: in november 2005 is de Europese Havenbeveiligingsrichtlijn (Richtlijn 2005/65/EG) in werking getreden. Deze Havenbeveiligingsrichtlijn, die in Nederland geïmplementeerd wordt in de Havenbeveiligingswet, heeft betrekking op de beveiliging van voor havens vitale activiteiten en infrastructuur (buiten de terminals en zeeschepen, die immers al onder de ISPS-Code vallen). Het gaat hier om objecten als elektriciteitscentrales, snelwegen, tunnels, vaarwegen, bruggen, distributiecentra, fabrieken, maar bijvoorbeeld ook om openbare ligplaatsen voor binnenvaartschepen.

De Havenbeveiligingsrichtlijn bepaalt dat van deze objecten het risiconiveau wordt vastgesteld, waarna er - indien nodig - passende beveiligingsmaatregelen moeten worden genomen. Het spreekt voor zich, dat het CBRB er op zal toezien, dat er voor binnenvaartvoorzieningen géén onacceptabele maatregelen ingevoerd worden.

Na de Havenbeveiligingsrichtlijn is het wachten op stap drie: de Europese Ketenbeveiligingsverordening die zich richt op alle schakels in de logistieke keten, en die gebaseerd zal zijn op vrijwilligheid, naar analogie van kwaliteitssystemen. Het eerste concept van de Ketenbeveiligingsverordening wordt rond de jaarwisseling verwacht.

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

Onderzoek ligplaatsen Rotterdam

Naar aanleiding van het tekort aan ligplaatsen in Rotterdam, waarover het CBRB al geruime tijd in overleg is met het HbR en waarover het CBRB onlangs een brandbrief heeft geschreven, heeft het HbR door ingenieursbureau Arcadis een onderzoek laten uitvoeren naar de behoefte aan ligplaatsen op korte en op langere (aanleg Tweede Maasvlakte) termijn.

Tijdens een expertbijeenkomst, waaraan is deelgenomen door een aantal CBRB-leden, zijn de eisen en wensen aan wacht- en ligplaatsen geformuleerd. Vervolgens is, op basis van goederenstromen, logistiek, nautische aspecten en gemiddelde bezetting van wacht- en ligplaatsen, geanalyseerd hoeveel wacht- en ligplaatsen er nodig zijn in verschillende toekomstscenario's. Daarna is gekeken waar deze plaatsen gerealiseerd zouden kunnen worden, waarbij op basis van praktische uitvoerbaarheid en bestuurskundige complexiteit is vastgesteld welke plaatsen op welke locaties het eenvoudigst te realiseren zijn.

De tekorten voor motorschepen en voor kegelschepen in zowel container- als tankvaart zijn becijferd voor de korte termijn (2005) en voor de langere termijn (2020 en 2035). Voor duwbakken is in de huidige situatie geen sprake van een tekort aan wacht- en ligplaatsen; verwacht wordt dat ook in 2020 en 2035 zich geen (structureel) tekort aan plaatsen voor duwbakken zal voordoen.

Er zal nader bekeken worden welke locaties die uit het onderzoek naar voren komen als kansrijk daadwerkelijk op korte termijn kunnen worden benut voor de aanleg van wacht- en ligplaatsen. Het efficiënter gebruiken c.q. anders indelen van de bestaande ligplaatsen is daar een onderdeel van; zo is inmiddels wachtplaats 5 in de Mississippihaven, die voorheen bestemd was voor lege duwbakken, toegekend aan tankschepen met één kegel.

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

Veiligheidsmaatregelen APM Terminals Rotterdam

Op APM Terminals te Rotterdam-Maasvlakte zal binnenkort een aantal veiligheidsmaatregelen van kracht worden. Zo zullen schippers binnenkort, naar

analogie van de vrachtwagenchauffeurs op de terminal, voortaan een felgekleurd hesje en een veiligheidshelm moeten gaan dragen als zij zich op de terminal bevinden.

Een recente veiligheidsinstructie op APM Terminals, volgens welke een barge vast moet liggen (minimaal een tros voor en een tros achter) en "een loopplank aan de wal" moet hebben heeft onlangs tot enige discussie geleid. Zolang de barge niet geheel vast lag en voorzien was van loopplank aan de wal werd er niet begonnen met lossen/laden.

Inmiddels heeft APM ons laten weten dat de tekst van deze instructie helaas onduidelijk was. Het belangrijkste punt voor APM is, dat een barge goed vast moet liggen. Een loopplank is niet verplicht. Wel wordt er verwacht, dat als er een dekman aan boord moet komen om de kraanmachinist te assisteren bij het lossen of laden, de barge over geschikte middelen beschikt zodat het schip veilig betreden kan worden.

Voor de toekomst zoekt APM Terminals naar betere oplossingen voor het aan en van boord gaan van binnenvaartschepen. Het beperkte aantal binnenvaartrappen en de dikte van de fenders is hierbij voor het CBRB een belangrijk aandachtspunt.

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

Onderzoek naar klimaatverandering en binnenvaart afgerond

In opdracht van het HbR en het CBRB heeft Caroline Bosschier, studente Civiele Techniek aan de TU Delft, een afstudeeronderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van klimaatverandering voor de binnenvaart. Verwacht wordt, dat klimaatverandering de komende tientallen jaren zal leiden tot gewijzigde afvoeren van de Rijn en daarmee tot wijzigingen in waterstanden, en dat zal effecten hebben voor de binnenvaart. Het onderzoek heeft zich beperkt tot de effecten van laag water.

De (mogelijke) klimaatverandering is beschreven aan de hand van vier scenario's voor het klimaat omstreeks 2050: "laag", "middel", "hoog" en "droog". In de winter zal de afvoer van de Rijn toenemen als gevolg van de toenemende hoeveelheid neerslag in het stroomgebied. In de zomer zal de afvoer echter afnemen als gevolg van verminderde afvoer van smeltwater vanwege afname van de sneeuwvoorraad in de winter.

Geconcludeerd wordt, dat periodes van laagwater niet alleen frequenter zullen voorkomen dan nu, maar ook dat ze langer zullen duren en dat de waterstanden lager zullen zijn. In het "droge" scenario zal een jaar als 2003, dat ons allen nog levendig in het geheugen staat, jaarlijks voorkomen! Ook in het "midden" scenario zal het aantal laagwaterperiodes en de tijdsduur per laagwaterperiode aanzienlijk toenemen; in het

“midden” scenario zal een jaar als 2003 eens per tien jaar voorkomen.

Er zijn verschillende maatregelen onderzocht om de negatieve effecten van deze klimaatverandering tegen te gaan. Daarbij is gekeken naar vaarweginfrastructuur, logistiek, nieuwbouw en waterbeheer.

Gebleken is, dat maatregelen op het gebied van vaarweginfrastructuur en waterbeheer (kanaliseren van de Rijn, retentiegebieden aanleggen, kribben aanpassen, baggeren, debiet reguleren) zeer kostbaar zijn en niet tot het gewenste resultaat zullen leiden! Daarnaast is gebleken dat het recente overheidsbeleid op het gebied van waterbeheer (“Ruimte voor de Rivier”), dat vooral is gericht op de bestrijding van hoogwater in het kader van de veiligheid, de negatieve effecten tijdens laagwaterperiodes alleen maar zal versterken!

De meest kansrijke maatregelen lijken te liggen in informatiemanagement, waarbij RIS een belangrijke rol kan spelen: het monitoren van veranderingen op het afvoeregime op de Rijn (en andere rivieren) onder invloed van klimaatverandering, en het anticiperen op beleid dat wordt ontwikkeld voor andere riviergebonden functies.

Bij nieuwbouw moet rekening gehouden worden met deze klimaatscenario's om de afhankelijkheid van de waterstand te verminderen.

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

TARIEVEN EXAMENS BINNENVAART BEKEND PERSBERICHT

Per 1 januari 2006 gaan alle tarieven voor binnenvaartexamens en vaardocumenten met 0,9% omhoog. De tariefsverhoging is gelijk aan de stijging van de tarieven van het CBR, die de binnenvaartactiviteiten sinds juli 2005 uitvoert. Het is nog niet bekend of het ministerie van Economische Zaken het tarief van het examen voor het basiscertificaat Marifonie per januari 2006 zal verhogen.

Examen

Schipper RKM/AB	€ 157,45
Schipper Rijnvaart	€ 157,45
Schipper Zeilvaart	
(excl. het deexamen Zeilvaart)	€ 157,45
Voorschot	€ 157,45
Ondernemers	€ 157,45
Herexamens per examenonderdeel	€ 55,60

Examen Radar	€ 198,95
Herexamen Radar (theorie)	€ 73,75
ADNR-examens	€ 120,25

Vaardocumenten

Groot vaarbewijs, Rijnpatent en Radarpatent	€ 61,76
Verlening en vervanging van de genoemde vaarbewijzen	€ 51,46
ADNR-verklaring	€ 51,46

Alle bovengenoemde activiteiten zijn vrijgesteld van BTW. De tarieven zijn vanaf 20 december ook via de website te raadplegen: www.vaardocumenten.nl

Nieuwe leden: Overleggroep Veerdiensten GVB Veren

AGENDA

januari:

- 17 januari om 14.00 uur - CTGG Pieroverleg en Presidium CTGG
- 20 januari om 10.00 uur - Overleggroep veerdiensten
- 25 januari om 10.00 uur - DB CBRB
- 27 januari om 10.00 uur - Werkgroep Milieu