

Ervaringen met IVW

Een paar maanden geleden hebben wij u via de Nieuwsbrief en in ledenvergaderingen geïnformeerd over de ontwikkelingen en de gevolgen daarvan bij de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat (IVW), (de voormalige Scheepvaartinspectie). Vooral de dienstverlening en de vakinhoudelijke kennis bij IVW was de afgelopen tijd dikwijls een punt van discussie. De belangrijkste oorzaak van de gerezen problemen was het gevolg van de reorganisatie binnen IVW. De problemen werden erkend en IVW beloofde er aan te werken. De afgelopen tijd zijn er zowel bij de CBRB-helppdesk als bij de meest betrokken CBRB-secretarissen opnieuw veel klachten van uw kant ontvangen over het (niet goed) functioneren van IVW. Binnenkort zal het CBRB dan ook opnieuw in gesprek gaan met de leiding van IVW. Het CBRB wil graag zoveel mogelijk worden geïnformeerd over de ervaringen die u in de afgelopen tijd in het algemeen en in het bijzonder op het gebied van de afgifte van scheepscertificaten hebt opgedaan.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Lijdia de Groot van de CBRB helppdesk.

Nieuws van de VZ&G

Eerste resultaten in de tariefonderhandelingen zijn hoopgevend.

Hoewel de VZ&G uitdrukkelijk geen partij is en wil zijn bij de tariefonderhandelingen in het vervoer van zand en grind (NMA!), heeft zij ondertussen wel redelijk zicht op de resultaten van de afspraken bij de diverse marktpartijen.

Een eerste conclusie is dat het door sommige schippers uitgesproken vermoeden, dat er prijsafstemming zou zijn tussen de handelaren/opdrachtgevers (uiteindelijk) niet is bewaarheid. Geconstateerd kan worden dat er in bijna alle vervoerovereenkomsten vrachtprijzen zijn afgesproken, die vaak duidelijk hoger liggen dan 5%. Zonder op de details per onderneming in te gaan, kan er worden geconstateerd dat er in een aantal gevallen niet alleen sprake is van een verhoging van tarieven, maar ook van een verbetering van de bevrachtingvoorwaarden. De tariefsverhogingen liggen veelal in een range van 5 tot 9%, met uitschieters voor bijzondere bestemmingen van 13%. Een en ander natuurlijk afhankelijk van de oorspronkelijke uitgangsposities. Sommige partijen spraken met name tariefsverhogingen af, terwijl anderen het meer zochten in een mix tussen een relatief lagere tariefsverhoging maar met een goede gasolieclausule en/of verbeterde voorwaarden.

Het bestuur van de VZ&G vindt dit een eerste goede stap in de economische gezondmaking van het vervoer van zand en grind per binnenschip. Het is echter daarbij uitdrukkelijk van

mening dat gezien de uitkomsten van het in opdracht van het CBRB door het NEA uitgevoerde kostprijsonderzoek van het vervoer van zand en grind, waarbij wordt aangetoond dat er een achterstand is van 25%, dat deze verbeteringen dan ook de komende jaren moeten worden voortgezet.

Bestuur VZ&G

“Monitoringsonderzoek” lig- en wachtplaatsen Rotterdamse haven

Er is het afgelopen jaar veel aandacht besteed aan de ligplaatsenproblematiek in met name de Rotterdamse haven. Dit heeft er bij het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) toe geleid dat er een onderzoek is uitgevoerd naar de wacht- en ligplaatsenbehoefte op korte (heden) en lange (aanleg Tweede Maasvlakte) termijn. Tijdens dit onderzoek, waaraan enkele CBRB-leden hebben meegewerkt en waarover in onze Nieuwsbrief al eerder enkele artikelen zijn verschenen, is gebleken dat er eigenlijk niet of nauwelijks gegevens beschikbaar zijn op basis waarvan een betrouwbare inschatting gemaakt kan worden van de behoefte aan wacht- en ligplaatsen.

Daarom heeft het HbR nu voorgesteld om een zogenoemd monitoringsprogramma op te zetten. Aan de hand hiervan hoopt men concrete informatie te krijgen over gemiddelde bezettingsgraad van ligplaatsen, de kans op vertragingen bij het bezoek aan een terminal, de duur van de vertraging, enzovoort. Dit monitoringsprogramma zal opgezet worden in nauw overleg met de sector, via het CBRB en onze collega's van Schuttevaer. De bedoeling is dat een representatief aantal schippers, afkomstig uit alle relevante sectoren, middels een eenvoudig schema (bijvoorbeeld in de vorm van een Excel-sheet) een aantal relevante gegevens gaat bijhouden die betrekking hebben op:

- scheepsgegevens (ladingtype, scheepstype, lengte, breedte, aantal kegels, etc.)
- tijdstip waarop haven wordt binnengevaren
- tijdsduur laden/lossen per terminal (hoeveelheid geladen/geloste lading)
- tijdsduur van wachten/liggen (inclusief vaartijd en -afstand naar wacht- en ligplaats)
- reden van wachten/liggen.

Het monitoringsonderzoek zal op zo kort mogelijke termijn worden opgestart. Mocht u bereid zijn om mee te werken aan het onderzoek (dat wil zeggen: gedurende een langere tijd op gestructureerde wijze bij elk bezoek aan Rotterdam tamelijk gedetailleerde informatie bijhouden) dan vernemen wij dat graag.

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

Betuweroute naar Prorail?

De binnenvaartsector volgt met meer dan gemiddelde belangstelling de ontwikkelingen rond de exploitatie van de Betuweroute. De minister heeft nu besloten de exploitatie bij Prorail onder te brengen en blijkt bereid te zijn een aantal jaren bij te dragen in exploitatieverliezen. Dit staat haaks op de in november 2005 door haar gedane uitspraak dat het Rijk niet in exploitatieverliezen zal delen.

Wij begrijpen dat de Betuweroute benut zal moeten worden, maar in het kader van "level playing field" achten wij het onjuist dat andere modaliteiten hier nadeel van gaan ondervinden, hetgeen gezien de groei van het goederenvervoer ook niet nodig is. Het is dan ook verbazingwekkend dat de minister nu terugkomt op de eerder gegeven tariefindicaties, en kennelijk aan beduidend lagere tarieven denkt, die tot gevolg hebben dat nu succesvolle modaliteiten daarvan nadeel ondervinden. De binnenvaart heeft innovierend op de marktontwikkelingen ingespeeld en zou dan gestraft worden met gesubsidieerde concurrenten.

Invoering Port Key voor de binnenvaart wenselijk?

Al eerder is er gesproken over de mogelijke wenselijkheid van het invoeren van een Port Key, het in de Rotterdamse haven gebruikte toegangspasje voor terminals, in de binnenvaart. Ons standpunt is en blijft dat legitimatie met een paspoort te allen tijde mogelijk moet blijven, en dat een eventueel efficiencymiddel in de vorm van (bijvoorbeeld) een pasje uniform en uitwisselbaar moet zijn, zodat één pasje gebruikt kan worden in alle havens.

Om in aanmerking te kunnen komen voor een Port Key dient er allereerst door de brancheorganisaties een Branche Beveiligings Verklaring (BBV) opgesteld te worden - hetgeen vrij eenvoudig is - die dan vervolgens door de individuele ondernemers ondertekend wordt. Het opstellen van een BBV is nog niet gebeurd omdat tot dusver nog geen behoefte aan een Port Key bestond.

Inmiddels blijkt er binnen de sector toch een zekere behoefte te zijn ontstaan aan een Port Key. De vraag is nu, of de brancheorganisaties deze behoefte moeten faciliteren en een BBV moeten opstellen. Deze vraag zal de komende tijd beantwoord moeten worden, waarbij de volgende aspecten aan de orde komen:

- De door ons gewenste uniformiteit is voorlopig een utopie. Het Rotterdamse systeem (Port Key) en het Antwerpse systeem (Alfapas) zijn niet compatibel met elkaar. Binnen de Nederlandse zeehavens vinden gesprekken plaats; de kans dat hierdoor uiteindelijk een uniform Nederlands systeem ontstaat lijkt redelijk te zijn.
- Een Port Key kost eenmalig € 29 en jaarlijks € 50. Sommige ondernemers hebben er dat graag voor over; anderen zijn absoluut niet bereid hiervoor te betalen.
- Een Port Key is en blijft vrijwillig. Legitimatie met een paspoort blijft te allen tijde mogelijk!
- Moeten wij kiezen voor de pragmatische benadering en een BBV opstellen, zodat degenen die dat willen in aanmerking kunnen komen voor een Port Key?

- Of moeten wij vasthouden aan het principiële standpunt van één Europabreed systeem, met als gevolg dat de sector het nog jarenlang zonder dergelijk systeem moet stellen?
- Wellicht kan een Port Key fungeren als trigger naar andere (zee- en binnen-) havens: als de binnenvaartsector massaal voor de Port Key kiest, kunnen andere havens daarmee mogelijk ertoe bewogen worden een compatibel systeem te gaan toepassen.
- Ook zou middels de Port Key wellicht een betere bereikbaarheid bewerkstelligd kunnen worden op die terminals die buiten openingstijden niet toegankelijk zijn vanwege het ontbreken van een portier.
- De binnenvaart heeft een aantal specifieke kenmerken die niet gelden voor de andere gebruikersgroepen van de Port Key: wisselende bemanningen, familie aan boord, (onverwachte) persoonlijke en zakelijke bezoeken tijdens het verblijf op een terminal, enzovoort. Het systeem en de gebruiksvoorwaarden en -mogelijkheden van de Port Key moeten daarop afgestemd zijn.

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

Securitymaatregelen voor de binnenvaart: Ketenbeveiligingsverordening gepubliceerd

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.

De Europese Havenbeveiligingsrichtlijn van 26 oktober 2005, die van toepassing is op vitale activiteiten en infrastructuur in de zeehavens (voor zover ze niet onder de ISPS-code vallen, zoals electriciteitscentrales, snelwegen, tunnels, vaarwegen, bruggen, fabrieken, maar bijvoorbeeld ook openbare ligplaatsen voor binnenvaartschepen), vormde de tweede stap.

Met de Ketenbeveiligingsverordening, waarvan eind februari 2006 het eerste concept is verschenen en die zich richt op alle schakels in de logistieke keten, zal de derde stap gezet worden.

Deze Ketenbeveiligingsverordening verplicht de lidstaten een systeem op te zetten waarin bedrijven in de vervoersketen, zoals binnenvaartondernemingen, de status van "secure operator" kunnen krijgen. Een "secure operator" komt in aanmerking voor een "fast track treatment", bijvoorbeeld in de vorm van minder (douane-) controles. Het is belangrijk om op te merken, dat deelname aan dit systeem van "secure operators" vrijwillig is voor de bedrijven!

Om in aanmerking te komen voor de status van "secure operator" moet de binnenvaartondernemer een risico-inventarisatie uitvoeren en op basis daarvan bepaalde maatregelen in zijn bedrijf doorvoeren. Het gaat hier om maatregelen, die van nature al genomen worden in de binnenvaart en die feitelijk neerkomen op gezond verstand: geen onbevoegden toelaten, zorgen dat deuren afgesloten zijn, en dergelijke. Niet voor niets is de binnenvaart al jarenlang een heel veilige en goed beveiligde bedrijfstak! De Europese Commis-

sie heeft uitgesproken dat het beveiligingsniveau, dat in het kader van artikel 1.10 van het ADNR wordt vereist, ruim voldoende is om als "secure operator" aangemerkt te worden. Het concrete voordeel van de status van "secure operator" voor de binnenvaart zal echter nog moeten blijken. In een aantal gevallen, bijvoorbeeld in de chemievaart en in de containervaart, zal deelname aan het systeem wellicht door de markt afgedwongen worden waardoor er feitelijk geen sprake zal zijn van vrijwillige keuze.

De komende tijd zal de conceptverordening uitvoerig besproken worden, waarbij het met name zal gaan om de erkenning van de "secure operator" - voor de binnenvaart een belangrijke voorwaarde! - in andere landen. Afhankelijk van hoe deze discussies verlopen, zal inwerkingtreding van deze Ketenbeveiligingsverordening naar verwachting zeker nog een jaar of drie duren.

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

Nieuwe voorzitter ledengroep containeroperators CBRB

De ledengroep containeroperators van het CBRB heeft de heer A.M.P. (Ton) van den Avert benoemd tot voorzitter voor het jaar 2006.

Hij volgt daarmee de heer J.(Jos) Th. Helmer op, directeur van Rhinecontainer B.V.

De ledengroep heeft besloten tot benoeming van een externe voorzitter, enerzijds omdat dit voorzitterschap de nodige tijd vraagt, anderzijds omdat een externe voorzitter zowel extern als intern een neutrale positie kan innemen. De heer Helmer blijft de ledengroep vertegenwoordigen in het Algemeen Bestuur van het CBRB.

De heer Van den Avert heeft een zeer grondige kennis van de containersector, ondermeer als operations manager Nedlloyd Lijnen. Momenteel is hij ook betrokken bij het project Kanshebber in de Keten, een project gericht op versterking van de rol en functie van het containervervoer over de binnenwateren. Dit project van de Stichting Projecten Binnenvaart wordt gedragen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Havenbedrijf Rotterdam en CBRB.

Pleidooi voor meer aandacht voor de binnenvaart

CBRB verantwoordelijk voor secretariaat NVB

De Nederlandse Vereniging van Binnenvaart heeft in een brief aan de onderhandelaars voor een nieuw college van B&W van Gemeenten met Binnenvaart (300+) het grote belang benadrukt van deze havens met bedrijventerreinen voor de eigen economie en werkgelegenheid. Zij is hiertoe overgegaan omdat uit haar onderzoek "Blueports: knooppunten voor de regionale economie" blijkt, dat er op gemeentelijk en provinciaal niveau vaak veel te weinig aandacht is voor het belang van deze havens. "Zonder binnenvaart, geen binnenvaart!"

Voorzitter van de NVB is drs. Corien Wortmann. Zij is lid van het Europees Parlement voor de EVB, namens het CDA.

Het secretariaat van de NVB wordt uitgevoerd door het CBRB. Als coördinator van de activiteiten van de NVB is aan-

getrokken de heer Adri Peekstok. Als voormalig gemeentesecretaris van Naaldwijk en met ouders met een binnenvaartachtergrond is hij zeer deskundig op het gebied van het functioneren van de lagere overheden en ook betrokken bij de binnenvaartsector. De NVB heeft sinds kort een eigen website: havens.binnenvaart.nl.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. A.N. (Ton) Roos, directeur.

Corien Wortmann rapporteur binnenvaart

Corien Wortmann is door het Europees Parlement tot rapporteur van "Naiades", het door de Europese Commissie voorgestelde actieprogramma voor de promotie van de binnenvaart in Europa.

In een persbericht zegt zij blij te zijn dat de Commissie eindelijk erkent dat de binnenvaart een belangrijke bijdrage kan leveren aan betrouwbaar en milieuvriendelijk vervoer binnen Europa.

De komende maanden gaat de rapporteur gebruiken om in overleg met de sector en de klanten te bepalen welke punten uit het programma verbeterd moeten worden en welke onderdelen prioriteit verdienen.

Op 20 april wordt er in het Europees Parlement een hoorzitting georganiseerd waarbij alle betrokkenen uit de binnenvaartsector worden uitgenodigd om te reageren op de Commissievoorstellen.

De stemming over het advies van het EP vindt waarschijnlijk in een plenaire vergadering in september plaats.

Einde aan gratis @BICS.NL e-mailadressen

Diverse BICS-gebruikers maken naar volle tevredenheid gebruik van het (gratis) e-mailadres (@bics.nl) dat men samen met BICS heeft ontvangen. Het uitgeven en onderhouden van deze e-mailadressen komt momenteel nog voor rekening van Rijkswaterstaat. Een gebruiker van een @bics.nl-adres betaalt alleen de communicatiekosten. Aan deze situatie komt in december 2006 een eind. Het gratis @bics.nl-adres is destijds ingevoerd om het gebruik van elektronisch melden te stimuleren. Er zijn inmiddels voldoende mogelijkheden in de markt om betaalbare emailabonnementen af te sluiten. Het Bureau Telematica Binnenvaart heeft vastgesteld dat het gebruik van elektronische communicatie in de binnenvaart inmiddels volwassen is geworden. Voor een zakelijke dienst als emailverkeer verwacht de klant dan ook een bepaald serviceniveau. Bij een @bics.nl-adres kan men dit niet verwachten. Het is niet aan Rijkswaterstaat om de zakelijke dienstverlening op dit gebied te ontwikkelen. Voor vragen over de mogelijkheden voor zakelijke e-mail abonnementen in de binnenvaart en voor andere reacties, kunt u terecht bij Bureau Telematica Binnenvaart.

Verhuizing loket Scheepvaartcertificaten binnenvaart

In november 2005 zijn de loketten voor de afgifte van diverse documenten vanuit Den Haag, Hoofddorp en Rotterdam verhuisd naar één centrale vestiging in Den Haag. In tegenstelling tot eerdere berichten dat het loket Scheepvaartcer-

tificaten binnenvaart tot medio 2006 nog in Rotterdam gevestigd zou zijn, wordt dit loket per 1 april ook verplaatst naar den Haag.

Één loket Inspectie Verkeer en Waterstaat

De Inspectie werkt aan de totstandkoming van één loket voor alle administratieve handelingen. In november 2005 zijn daartoe een aantal loketten gecentraliseerd in Den Haag. De verhuizing van het loket Scheepvaartcertificaten binnenvaart past in het streven van de Inspectie om te komen tot één loket.

Volgens IVW zou de centralisatie de volgende voordelen voor de binnenvaartbranche:

- De openingstijden van het loket worden verruimd.
- De medewerkers van het loket zijn telefonisch beter bereikbaar.
- Er ontstaat bij de Inspectie één aanspreekpunt voor de binnenvaartbranche met betrekking tot de scheepvaartcertificaten en ondernemersvergunningen.

Verandering aanvraagprocedure vergunningen

Bij het aanvragen van certificaten wordt verzocht een ondertekende aanvraag in te dienen. Men dient hierbij gebruik te maken van de voorgeschreven aanvraagformulieren, die men kan downloaden van de website:

www.ivw.nl/Loket/formulieren/binnenvaartformulieren.jsp.

Na ontvangst van de aanvraag krijgt men bericht over het verdere verloop van de aanvraag.

Indien er nog vragen zijn over een lopende aanvraag kan men contact opnemen met het Informatiecentrum van de Inspectie, telefoon: 088 - 489 00 00. Men kan vragen ook mailen via de website www.ivw.nl via het 'kopje contact'.

Electronisch loket

De Inspectie Verkeer en Waterstaat zet zich in om de dienstverlening aan haar klanten te verbeteren. Zo ontwikkelt de Inspectie momenteel een electronisch loket voor de uitgifte van vergunningen en certificaten. Meer informatie hierover vindt u op de website www.ivw.nl.

Nieuwe contactgegevens loket Scheepvaartcertificaten binnenvaart

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Loket Scheepvaartcertificaten binnenvaart

Nieuwe Uitleg 1, 2514 BP Den Haag

Postbus 13194, 2501 ED Den Haag

Telefoon: 088 - 789 00 00

Fax: 070 - 456 25 60.

Openingstijden van maandag tot en met vrijdag:
van 09.00 tot 16.00 uur.

Ontwikkeling van een kunststof binnenschip

Het eerste concrete project voor de ontwikkeling van een kunststof binnenschip hangt in de lucht.

Een aanvraag voor subsidie ligt bij het ministerie van Economische Zaken. Initiatiefnemer van het ontwikkelingsproject van het vezel- versterkt kunststof binnenschip is Piet Goverse uit Medemblik. Het laadruim van het schip heeft

15 procent meer capaciteit en is door de reinigingskwaliteiten toepasbaar voor alle soorten ladingen, ook chemische. Een haalbaarheidsstudie heeft uitgewezen dat het project levensvatbaar en technisch haalbaar is. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft al steun toegezegd.

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

Binnenvaart geeft ruimte voor nationale externe veiligheid

Het vervoer van LPG kan heel goed worden verplaatst van spoor naar water. Het zou vooral de steden Breda, Tilburg en Eindhoven van een groot veiligheidsrisico verlossen. Dit is de conclusie die de provincie Noord-Brabant trekt uit een onderzoek dat is uitgevoerd door adviesbureau DHV. Het verplaatsen van het transport van LPG van trein naar binnenvaartschip is logistiek, economisch en vanuit veiligheidsoogpunt een haalbare kaart. Hoewel het Brabantse provinciebestuur nog geen formeel standpunt heeft uitgesproken, is het onderzoeksresultaat onlangs onder de aandacht van de Tweede Kamer gebracht. LPG wordt op dit moment vanuit Vlissingen naar het Ruhrgebied voor een belangrijk deel vervoerd over de Brabantroute. Dat is de spoorverbinding die onder meer Breda, Tilburg en Eindhoven doorsnijdt. Door het vervoer van deze routes af te halen krijgen deze steden meer lucht terwijl de (externe veiligheids) ruimte op de waterwegen dusdanig groot is dat er hier nauwelijks sprake is van een verslechtering van de externe veiligheid.

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

Structurele oplossingen voor knelpunten "Tussen de wal en het schip"

In 2003 heeft het CBRB samen met de CTGG het initiatief genomen om te komen tot een projectmatige aanpak van bestaande veiligheidsknelpunten tussen wal en (tank) schip. Het betrof van oudsher gegroeide knelpunten tussen de veiligheidssituatie van het internationaal uniform uitgevoerde gevaarlijke stoffen (ADNR) schip en de vaak per terminal of maatschappij afwijkende uitvoering van de laad-/losinstallaties en of procedures. Door middel van gerichte knelpunten analyses werden 18 knelpunten bij de kop gepakt.

Het project was zo succesvol dat er een speciale werkgroep werd opgericht binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). In nauwe samenwerking met de OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) en het binnenvaartbedrijfsleven met name vertegenwoordigd door het CBRB en de EBU. Uit deze werkgroep is een project ISKINNT geboren met het doel om veiligheidsrichtlijnen voor het laden en lossen van tankschepen te ontwikkelen. Deze richtlijnen zullen de veiligheid bij het laden en lossen van tankschepen op installaties en in andere schepen verbeteren. Eerder is er vastgesteld dat in deze op zich zeer veilige vervoersmodaliteit juist bij de overslag nog te veel kans op storingen in techniek en procedures mogelijk zijn die de veiligheid in de keten negatief beïnvloeden.

Het project wordt uitgevoerd door alle bij het vervoer van gevaarlijke stoffen betrokken branches. 'Experts van de di-

verse branche' organisaties zullen deze richtlijnen onder voorzitterschap van de heer Dr. Gunther Jaegers, (Chemgas Rotterdam en Jaegers Duisburg) voorzitter van de tankvaartcommissie van de EBU, op basis van een in de zeevaart toegepast concept, uitwerken. Een werkgroep onder leiding van de heer Kurt Puttmann (Stolt Nielsen) zal het werk inhoudelijk gaan uitvoeren.

De basis is de International Safety Guide voor Oiltankers and Terminals (ISGOTT). Hierdoor wordt ook de compatibiliteit tussen zee- en binnenvaart veiliggesteld. De voorgenomen richtlijn zal geen wettelijke status krijgen en ook geen wettelijke regels vervangen. Veelmeer zal deze praktische aanwijzingen en voorbeelden bevatten en zal de richtlijn dienen als aanbeveling voor de betrokken industrie en overslagbedrijven. Deze zullen de interne procedures hier verder op afstemmen. De Internationale Safety Guide for Inland Navigation Tankbarges and Terminals (ISGINTT) zal in 2008 uitgegeven worden.

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

Motoren CCR-certificaten fase 2 afgegeven

Onlangs hebben de eerste scheepsdieselmotoren het certificaat fase 2 CCR (ROSR) behaald.

Deze certificaten zijn afgegeven aan KMD Motoren BV uit Staphorst. Voor drie van de vier motorenfamilie is het fase II-certificaat inmiddels afgegeven; nr. 4 wordt nog getest. Het betreft de motoren van het navolgende type:

- KMD WS 250 tot 400 Pk / 187 tot 295 Kw.
met het certificaat nr. R4*II*E2E3*0045
- KMD XF 350 tot 510 PK / 260 tot 375 Kw.
met het certificaat nr. R4*II*C1D2E2E3*0047
- KMD S14 400 tot 550 Pk / 295 tot 405 Kw.
met het certificaat nr. R4*II*C1D2E2E3*0046.

Deze motoren zijn getest bij de "technische dienst" TNO te Delft, waarna deze voldoen aan een belangrijke voorwaarde voor het onderdeel hermotorisering in de VERS-subsidie-regeling.

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

Akkoord vervoer 60.000 ton ammoniak per spoor door Nederland

Het chemische bedrijf Microchemie in Europoort mag onder voorwaarden jaarlijks maximaal 60.000 ton ammoniak per spoor vervoeren op het traject Rotterdam-België. Dit blijkt uit een brief die staatssecretaris Van Geel, mede namens minister Peijs (V&W) aan Microchemie heeft gestuurd. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd via de 5e voortgangsrapportage externe veiligheid. Meer hierover kunt u lezen op www.vrom.nl.

VROM wil afspraken over veiligheid buisleidingen

VROM gaat dit jaar samen met het ministerie van Economische Zaken regelingen treffen om de veiligheid van buisleidingen te vergroten. Beide ministeries willen afspraken

maken met de branche over veiligheidsindicatoren, normering, certificering en accreditering van zogenaamde veiligheidsmanagementsystemen. Dit heeft de staatssecretaris Van Geel in zijn jaarlijkse voortgangsrapportage Externe veiligheid, die op 6 januari aan de Kamer is gestuurd, geschreven. Meer hierover kunt u lezen op www.vrom.nl.

Actualisatie informatiebladen externe veiligheidsbeleid

De informatiebladen over het externe veiligheidsbeleid zijn geactualiseerd. Informatiebladen over de VROM directie externe veiligheid, groepsrisico, buisleidingen, BRZO en KIEV zijn herschreven of beduidend aangevuld. Het blad 'Start uitvoeringsagenda Ketenstudies' is nieuw. Evenals de Nederlandse versie is nu ook de actualisatie van de Engelse taalige informatiebladen voltooid. Het informatieblad over Vervoer gevaarlijke stoffen (Transportation) is nog in revisie. De genoemde publicaties zijn te vinden op de website van het ministerie van VROM. WWW.VROM.NL.

Workshop Waterbescherming en scheepvaart 11 april a.s. in Bonn

Op 11 april a.s. zal er in Bonn een workshop plaatsvinden over de water(kwaliteit bescherming en de scheepvaart op de rivier. In het kader van de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water hebben de ICBR (Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn) en de staten in het Rijnstroomgebied in 2005 besloten dat de gebruiksfuncties van water, bijv. scheepvaart, waterkracht of bescherming tegen hoogwater en de milieudoelstellingen op elkaar moeten worden afgestemd.

De CCR heeft de welvaart van de binnenvaart op de Rijn en van de Europese binnenvaart ten doel en de waarborging van hoge veiligheidsnormen voor de scheepvaart en het milieu. De bescherming en het gebruik van de rivieren moet volgens de Europese politiek in evenwicht worden gebracht. De op politiek niveau afgesproken doelen van een duurzaam gebruik van de rivier kan alleen in gezamenlijk overleg worden bereikt. Doel van deze bijeenkomst is een open informatie-uitwisseling omtrent en economische belangen, de ecologische functie van de Rijn en de bescherming van de bronnen. De workshop zal worden getolkt in het Duits, Frans en Nederlands. Indien u belangstelling heeft voor deelname aan deze workshop kunt u ons dit laten weten.

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

Invoering driejaarlijkse keuring stuurmachines

Naar aanleiding van het onderzoek naar roeruitval van de (toenmalige) Raad voor de Transportveiligheid (tegenwoordig: Onderzoeksraad voor de Veiligheid) hebben de binnenvaartorganisaties CBRB, Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, VBKO en Rijn & IJssel onlangs gezamenlijk aan de Raad laten weten geen bezwaar te hebben tegen een twee- tot driejaarlijkse keuring van de stuurmachine door de leverancier c.q. een erkende installateur. Een optimaal functionerende stuurinrichting is immers van essentieel belang voor de veiligheid van de binnenvaart!

De Raad beveelt verder aan dat er na wijzigingen in de stuurinrichting een proefvaart dient te worden uitgevoerd. Naar ons idee is dit alleen relevant bij wijzigingen in de stuurinrichting die effect hebben op het stuurgedrag van het schip (dus niet na de vervanging van een pomp of een hydraulische leiding), en dit is reeds afdoende geregeld in de regelgeving.

De aanbeveling van de Raad om een typegoedkeuring voor stuurinstallaties wordt door de binnenvaartorganisaties én door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afgewezen. Het gaat immers niet om individuele onderdelen die wellicht een typegoedkeuring hebben, maar om het totale samenstel van componenten die goed op elkaar afgestemd moeten zijn. Dit is maatwerk per schip; een typegoedkeuring heeft hier geen zin en is eigenlijk ook niet mogelijk.

In reactie op het standpunt van de binnenvaartsector heeft het Ministerie van Verkeer & Waterstaat het initiatief genomen om een periodieke keuring op te nemen in Hoofdstuk 6 (Stuurinrichtingen) van het ROSR. Aan artikel 6.09 (Keuring en periodieke onderzoeken) zal worden toegevoegd dat de stuurmachine "regelmatig maar minstens elke drie jaar door een vakman" wordt gekeurd. Over de definitie van "vakman" is nog enige discussie; wij gaan er vanuit dat dit de leverancier / installateur is, en dus niet een officieel door de autoriteit als zodanig aangewezen expert.

Vanaf wanneer de periodieke keuring voorgeschreven zal worden is op dit moment nog niet bekend. Wij houden u daarover uiteraard geïnformeerd.

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

Agenda

april:

- 19 april om 14.00 uur - Groep Varende Ondernemers inzake bespreking CAO
- 24 april om 16.00 uur - Bestuur Groep Containeroperators
- 25 april om 09.30 uur - Ledenvergadering Groep Duwvaart
- 26 april om 10.00 uur - AB CBRB
- 26 april om 13.00 uur - DB CBRB
- 27 april om 12.00 uur - EBU Tankvaartcommissie

mei:

- 2 mei om 10.00 uur - Projectgroep CTGG Binnenvaart
- 9 mei om 14.00 uur - EBU NTK in Brussel
- 9 mei om 14.00 uur - Ledenvergadering Groep Sleep- en Bijzondere Transporten