

'Lage vervoerstarieven reëel gevaar zand en grind'

CAPELLE A/D IJSSEL 10/6 - 'De lage prijzen hebben varen- de ondernemers aan elkaar te danken. Geen vrachtwagen doet het voor dat geld', zei minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat zaterdag op het Zand- en Grindcongres van vervoerders (CBRB), handelaren (NVLB) en producenten (IZGP). Peijs wees verladers op hun eigen belang: gezonde en duurzame marktverhoudingen op de langere termijn.

Onderzoek van Policy Research Corporation toonde aan dat het schip boven de 40 à 60 kilometer geen enkele concurrentie van de vrachtwagen te duchten heeft en onderzoeks- instituut NEA rekende voor dat de vrachten in het zand- en grindvervoer gemiddeld 25% beneden de kostprijs liggen. Een schipper concludeerde vanuit de zaal: 'We hebben ons als binnenvaart jarenlang voor de gek laten houden. De tarieven kunnen gewoon omhoog, zonder ladingverlies.'

Directeur Cees van Putten van NVLB, de organisatie van handelaren in bouwgrondstoffen, pleitte voor 'overleg als ondernemers, niet als actievoerders'. Hij deed tijdens het congres een uitnodiging aan het VZ&G-bestuur en voegde eraan toe: 'Ik heb ze nog nooit gezien.'

Adviseur Anton van Megen van het Scheepvaartgilde, die probeerde vanuit de zaal de moeilijke marktsituatie van beuschippers in het ophoogzand voor het voetlicht te brengen, kreeg van het industriezand-podium de raad er een commercieel samenwerkingsverband van te maken.

Met open vizier

De organisatoren van het congres stelden in de uitnodiging al: 'Het komt zelden voor dat er op zo'n hoog niveau en zo uitgebreid wordt gesproken over de toekomst van onze sectoren en dus ook over uw toekomst.' De grote zaal in het Isala-theater in Capelle aan den IJssel was met zo'n 200 aanwezigen voor ruim de helft gevuld. Een tiental 'sleutel- figuren' had plaatsgenomen op het toneel. De minister vond het 'heel goed dat u vandaag als verladers en vervoerders bij elkaar komt om samen te praten over de situatie in het zand- en grindvervoer. Ook over het bekende probleem dat de vervoerstarieven in uw sector sinds jaar en dag wel erg laag zijn. Te laag volgens veel mensen.'

Presentator/dagvoorzitter Victor Deconinck sprak na een paar uur van 'een historische dag' en CBRB-directeur Ton Roos noemde het in zijn afsluiting 'een goed congres, met open vizier'. Schippers weten nu dat ze te weinig vragen, handelaren dat ze te weinig betalen en samen kunnen ze een voorbeeld nemen aan producenten die de onderlinge strijd met milieu- en bewonersorganisaties over nieuwe win- ningen wisten om te zetten in 'constructieve coalities'.

Marktwerving

Minister Peijs stelde in haar openingstoespraak meteen dui- delijk dat ze zich als minister niet direct met de tarieven zal bemoeien. 'De relatie tussen ondernemers en hun klanten is een kwestie van marktwerving. En zoals u weet, leven we niet in een communistisch land. Marktwerving is een uitste- kend economisch principe waar de overheid zich vooral niet mee moet bemoeien.' Wat volgens de minister niet wil zeg- gen dat diezelfde overheid zich geen zorgen zou maken om de markt. 'Bedrijfstukken moeten zich binnen marktverhou- dingen wel kunnen blijven ontwikkelen en vernieuwen, om zo in te kunnen spelen op de wensen van hun klanten. Daar wringt iets in de huidige situatie.'

Vanuit het algemeen en nationaal belang wil Peijs dat de binnenvaart optimaal benut wordt om de groeiprognoses van het goederenvervoer - veertig tot tachtig procent groei in de komende vijftien jaar - waar te maken. 'Traditioneel wordt veel zand en grind over het water vervoerd, en ik moet er niet aan denken dat al die vracht straks misschien de weg opgaat.' Van haar kant doet de minister er alles aan om ver- voer over water te bevorderen. Met de Nota Mobiliteit is 1,2 miljard euro gereserveerd voor kwaliteitsverbetering en upgradering van het vaarwegsysteem. Als alles gaat zoals het moet gaan, zijn er in 2020 geen onderhoudsknelpunten meer in de rijksvaarwegen.

Reëel gevaar

'Zonder dramatisch te willen doen, denk ik dat er een reëel gevaar is dat de continuïteit in het zand- en grindvervoer op termijn gevaar loopt', zei Peijs. 'De onderzoeken laten zien hoe dat komt. De belangrijkste oorzaak is dat er bijna het hele jaar door overcapaciteit is van schepen. De lage tarieven die daar weer het gevolg van zijn, werken negatief op een paar fronten. Ten eerste is het niet bepaald bevorderlijk voor toekomstgerichte innovaties en investeringen. En ten tweede staan die lage tarieven verjonging in de weg. De zonen - en een enkele dochter - van de huidige generatie zand- en grindschippers staan te trappelen om in de voetsporen van hun ouders te treden. Maar géén bank die op dit moment hun plannen financiert.'

De minister ging ook in op de ongerustheid van sommigen die denken dat er straks voor kleine schepen geen plaats meer is. 'Ik weet dat sommigen van u dat denken en ik wil die ongerustheid graag wegnemen. In het zand- en grind- transport is en blijft veel vraag naar relatief kleine lading- pakketten en maatwerk. De vraag naar kleine schepen blijft dus bestaan. En u hoeft ook niet bang te zijn dat ik alle klasse 2 vaarwegen op ga waarderen naar klasse 4 als ik klaar ben met de Brabantse kanalen. Daar is geen geld voor, alleen al daarom blijven klasse 2 vaarwegen in overvloed bestaan.'

Ik wil ze wel op orde brengen, bijvoorbeeld door te baggeren.'

Negatieve spiraal dreigt

Uiteindelijk komt er volgens Peijs een tijd dat de grote overcapaciteit van kleine schepen verdwenen zal zijn en dat ook de kleine rijkswaagwegen er picobello bij liggen. 'De vraag is alleen of we zolang kunnen wachten', hield ze de ondernemers voor. 'Ik hoef u niet uit te leggen dat stilstand achteruitgang betekent. Het gevaar dat ik zie, is dat de vervoersmarkt in de zand- en grindsector in een negatieve spiraal terechtkomt, die niet meer doorbroken kan worden. Dan zou overcapaciteit wel eens om kunnen slaan in ondercapaciteit. Dat zou meer dan jammer zijn. Natuurlijk allereerst voor de schippersgezinnen die nu hun brood verdienen met het vervoer van zand en grind. Maar het zou ook jammer zijn voor de zand- en grindsector zelf, want die is op langere termijn gebaat bij een hoge kwaliteit en leveringszekerheid.'

'Ik denk dat het slim is, zowel voor de verladers als voor de vervoerders, om daarbij één feit goed voor ogen te houden. En dat is dat het veel goedkoper is en blijft om zand en grind via het water te vervoeren dan via de weg', aldus minister Karla Peijs, die haar zienswijze onderbouwd weet door onderzoeken van NEA en Policy Research Corporation. 'Het betekent voor de vervoerders dat ze zich goed moeten realiseren dat ze in de huidige situatie vooral met elkaar concurreren, en niet met de wegvervoerders. Lage prijzen hebt u aan elkaar te danken, geen vrachtwagen doet het voor dat geld. Voor de verladers betekent het dat zij op de langere termijn financieel gebaat zijn bij gezonde en duurzame marktverhoudingen.' Volgens Peijs ligt daar een prima basis om verder te praten.

Prijserosie gekeerd

'Voor het eerst in een lange reeks van jaren is de negatieve spiraal van prijserosie in de onderhandelingen dit jaar gekeerd', wist CBRB-directeur Ton Roos. De Vereniging Zanden Grindschippers (VZ&G) sloot zich zeven jaar geleden aan bij het Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart (CBRB). 'Mij werd jarenlang voorgehouden door oudgediende bestuurders uit de sector dat de kleine binnenvaart eigenlijk nooit rendabel zou kunnen worden door de concurrentiekracht van het wegvervoer. Ik heb dat nooit willen geloven, gesterkt door informatie van diverse marktpartijen', zei Roos. Hij kreeg gelijk van de onderzoekers van Policy Research Corporation, die van de 'fabel' weinig heel lieten.

'De binnenvaart is dus een onmisbare schakel voor de aanvoer van bouwmaterialen en ophoogzand naar de bouwplaatsen. Zo onmisbaar, dat alternatieven nauwelijks reëel te noemen zijn. Dat noemt men een "captive" markt', legde de CBRB-directeur uit. Maar hoe onmisbaar ook, toch zijn de tarieven in het zand- en grindvervoer volgens Roos veel te laag. Hij zocht de oorzaken in de historie van deze deelmarkt ('gewend te werken met lage omzetten'), de marktstructuur (concentratie van macht aan opdrachtgeverszijde, minder marktmacht aan vervoerderszijde), en het ondernemerschap van de schipper ('niet opgeleid om te functioneren als ondernemer, te werken met omzetmodellen, goede kosten- en batenmodellen').

Breekpunt

Vorig jaar kwam volgens Roos het breekpunt toen bij belangrijke leden van de VZ&G het besef doorbrak, dat er werkelijk iets moest veranderen, willen zij nog in deze sector kunnen blijven functioneren. 'De prijsonderhandelingen van dit jaar zijn daar een zichtbaar bewijs van', aldus de CBRB-directeur. Hij ziet het onderzoek door NEA als 'een uitstekende en objectieve katalysator voor alle bij dit proces betrokken partijen.' Roos riep schippers op uit te gaan van eigen kracht en tot een mentale omslag naar varend ondernemerschap. 'Het schipper zijn is niet meer voldoende.' Scholing en bijscholing verdienen volgens hem veel aandacht, evenals de hulp, ondersteuning en lobby die varende leden van hun organisatie ('als het CBRB') mogen verwachten.

Uit de zaal en vanaf het podium passeerden aan het eind van het congres tal van aanbevelingen en goede vooremens de revue: samenwerken, commerciëler denken en praten, 'de kans ligt in verbanden', 'met elkaar een bedrijf of maatschap oprichten', 'niet varen zonder gasolietoeslag', 'met nog harder varen vergroot je de capaciteit alleen maar en gaan de vrachten verder omlaag', 'overcapaciteit is er niet, het is een kwestie van organisatie', 'voor onderhandelingskracht moet je bundelen', 'kennis is macht'... Definitieve besluiten werden niet genomen. Na 'Capelle' weet iedereen in de sector dat in het zand en grind niets bij het oude blijft.

Met dank aan Dirk van der Meulen (meer op www.vaart.nl).

Taakoverdracht certificering en meting IVW

De afgelopen maand zijn er diverse bijeenkomsten geweest over het voornemen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat om de inspectie en metingstaken van V&W aan de markt over te laten. Hierbij zijn zowel de binnenvaartsector en de expertisebureaus betrokken geweest. Hierbij zijn voor het CBRB de heren De Korte, Versloot en Roos betrokken geweest (De heer Roos als voorzitter van het Deelorgaan Binnenvaart het adviesorgaan naar het ministerie van V&W. Gezien het belang van het door het deelorgaan uitgebrachte advies, volgt hieronder de integrale inhoud van het uitgebrachte advies.

Aanleiding

De Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft het Deelorgaan Binnenvaart (DBV) advies gevraagd over het voornemen tot taakoverdracht van certificering en meting aan de markt. Voor de expertmeeting van 23 mei zijn naast de branchepartijen uit de binnenvaart, enkele marktpartijen (expertisebureaus) uitgenodigd om met elkaar te discussiëren over de voorgenomen taakoverdracht.

Advies op hoofdlijnen

De branche en de marktpartijen zijn van mening dat toezicht op de sector efficiënter en beter kan plaatsvinden. Het uitgangspunt voor de toezichtsystematiek moet zijn dat de kwaliteit van de Nederlandse vloot gegarandeerd blijft.

De branche

De branche kan alleen onder de volgende stringente voorwaarden instemmen met het voornemen tot taakoverdracht door de IVW aan de klassebureaus en expertisebureaus.

- **De kwaliteit:** De kwaliteit van de vloot moet gegarandeerd blijven en daar zijn keuringen voor nodig die deze kwaliteit kunnen waarborgen. Voor goede kwalitatieve keuringen is overdracht én behoud van kennis van de IVW aan de marktpartijen van groot belang. Ook in het nieuwe systeem moet de keuring voor een bepaald niveau staan. Om deze kennis over te kunnen dragen is het van belang dat de IVW de marktpartijen in de overgangperiode goed begeleid. Voor een zorgvuldige overdracht aan de markt is volgens de branche ten minste twee jaar nodig. De branche adviseert om in de overgangperiode de marktpartijen praktijkervaring te laten opdoen, door ze reeds in te huren om de achterstanden bij de IVW weg te werken. De branche is van mening dat de IVW in staat moet blijven om inhoudelijke aspecten te beoordelen, omdat zij eindverantwoordelijk blijft voor de certificering. Zonder de benodigde kennis kan de IVW die verantwoordelijkheid niet waarmaken.
- **Tarifiering en level playing field:** De normen die de Raad voor Accreditatie zal gaan hanteren bij het accrediteren van marktpartijen zijn zeer van belang voor de kwaliteit, de tarifiering en het level playing field. De branche adviseert deze normen duidelijk en expliciet uit te werken in het visiedocument. De branche is van mening dat de normen voor accreditatie zodanig moeten worden ingevuld dat voldoende marktpartijen kunnen worden geaccrediteerd. Dit verkleint de kans op stevige tariefsverhogingen en verstoring van het internationale level playing field. Uiteindelijk wordt hierdoor ook de kans op uitvlaggen verkleind. De branche adviseert de IVW nadrukkelijk toe te zien op de tariefontwikkeling in de markt na het moment van taakoverdracht.
- **Onafhankelijkheid:** De branche wil dat de onafhankelijkheid van de inspecties en de metingen wordt gegarandeerd. De branche is van mening dat de onafhankelijkheid gewaarborgd moet worden door objectief en effectief toezicht op de uitvoering van de toezichtstaken door de marktpartijen. De branche vindt het belangrijk dat bij verschil van mening altijd een onafhankelijke IVW-inspecteur het laatste woord heeft. Daarnaast adviseert de branche tot het instellen van een bezwaar- en beroepprocedure om de onafhankelijkheid te waarborgen. Zij adviseren het "technisch comité" mede als geschillencommissie in te stellen. De branche vraagt de IVW om een stevige vertegenwoordiging in dit "technisch comité". Ook voor het waarborgen van de onafhankelijkheid is de invulling van de normen voor accreditatie bepalend. In het visiedocument zal dit nader moeten worden beschreven.
- **Efficiency en administratieve lastenverlichting:** De branche adviseert in het traject van taakoverdracht ook de administratieve lastenverlichting mee te nemen. De taakoverdracht mag niet leiden tot een toename in toezichtdruk op de vloot door additionele steekproeven van de IVW. De taakoverdracht moet juist worden aangegrepen om te kijken naar het verminderen van de administratieve lasten om daarmee een efficiëncyslag te maken.

Overigens is de branche van mening dat de IVW op korte termijn moet zorgen dat de achterstanden bij de IVW worden weggewerkt. Voor het moment van taakoverdracht moet de IVW orde op zaken stellen. Voor het wegwerken van de achterstanden adviseert de branche in de overgangperiode reeds de marktpartijen in te huren om te helpen met wegwerken van deze achterstanden.

De marktpartijen

De marktpartijen zijn graag bereid de taken, zoals voorgesteld, over te nemen van de IVW. Ook de marktpartijen stellen aan de taakoverdracht een aantal voorwaarden.

- **Overdracht en behoud van kennis bij de IVW:** De marktpartijen zien een wisselwerking tussen kwaliteit en kennis. Om de juiste kwaliteit te leveren is de juiste kennis nodig. De marktpartijen geven aan dat hun kennis moet worden versterkt bij een taakoverdracht. De capaciteit moet worden uitgebreid door nieuwe mensen aan te trekken. De marktpartijen adviseren de IVW in de aanloop naar de overdracht het traject goed te begeleiden en te zorgen dat het haar kennis overdraagt én behoudt. De marktpartijen adviseren de IVW zich te ontwikkelen als kennis-sparringspartner.
- **Overdrachtstermijn:** De marktpartijen vinden een invoeringstermijn van twee jaar ambitieus, maar haalbaar met goede ondersteuning van de IVW. De marktpartijen adviseren de IVW duidelijkheid te verschaffen over het moment van overdracht van de verschillende pakketten. De marktpartijen vinden fasering tussen de pakketten geen probleem, maar fasering binnen de pakketten zorgt voor verstoring van de concurrentieverhouding tussen de marktpartijen.
- **Systematiek van accreditering:** De marktpartijen kunnen akkoord gaan met de systematiek van accrediteren door een Raad van Accreditatie. Een accreditatie moet wel haalbaar zijn tegen een acceptabel kostenniveau. De marktpartijen adviseren de IVW om de toetsingskaders meer uit te diepen, met name voor wat betreft de concurrentieverhouding tussen de marktpartijen en de onafhankelijkheidstoetsing. De marktpartijen zijn van mening dat de huidige formulering te weinig basis biedt voor een onderbouwd advies. De marktpartijen adviseren de IVW bij het ontwikkelen van het toezichtarrangement de exacte wijze van toezichthouden op de marktpartijen te beschrijven door middel van een takenoverzicht.

Andere aandachtspunten

- **Pakketindeling:** De branche en de marktpartijen zijn positief over de pakketindeling. De marktpartijen vinden verschillen in fasering tussen de pakketten geen probleem, maar fasering van de overdracht van taken binnen de pakketten zorgt voor verstoring van de concurrentieverhouding tussen de marktpartijen. De branche kan wel akkoord gaan met fasering binnen de pakketten, mits aan het einde van het traject alles is overgedragen, inclusief het certificaat.
- **Shipcheck:** De branche verzoekt de IVW duidelijkheid te verschaffen over wie de verantwoordelijkheid gaat dragen voor de kwaliteit en de actualiteit van de informatie van

Shipcheck na de overdracht van taken aan de marktpartijen. De branche adviseert de IVW deze verantwoordelijkheid te blijven dragen.

Tot slot

Het DBV verzoekt de IVW dit advies te betrekken bij het aanpassen van het conceptvisiedocument voor het toezicht op de binnenvaart en het uitwerken van het voornemen tot de taakoverdracht aan de markt. Het DBV zal graag een constructieve bijdrage blijven leveren in de discussie en verdere uitwerking.

HET DEELORGAAN BINNENVAART

*mr. A.N. Roos
voorzitter DBV*

Veel commotie over politiecontroles vervoerdocumenten

Het optreden van de KLPD in het kader van controle op de aanwezigheid van vervoerdocumenten aan boord van containerschepen aan de Kreekraksluizen heeft tot veel commotie geleid.

Het doen stilleggen van schepen heeft in een aantal gevallen tot niet onaanzienlijke schade voor de betrokken ondernemers geleid en het laatste woord is hierover zeker nog niet gesproken.

In een brief aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat en aan de KLPD heeft het CBRB direct stelling genomen tegen de handhavingactie die op zich al niet zinvol te noemen is. De achterliggende problematiek is beleidsmatig voldoende bekend. Waar het aan ontbreekt, is dat overheid en bedrijfsleven nog geen passende oplossing hebben gevonden.

Het CBRB blijft er met klem op wijzen dat de voor de veiligheid noodzakelijke informatie wel degelijk voorhanden is en de noodzakelijke toetsing betreffende samenladingsverboden en stabiliteit van het schip gewaarborgd is; een feitelijk veiligheidsrisico is niet aanwezig.

Het is geen toeval dat de controles gekomen zijn kort na het moment waarop bekend is geworden dat "Brussel" uiteindelijk eens van die oude en zinloos geworden Verordening 11 af wil. Het lijkt wel alsof de KLPD door deze actie de overheden tracht te beïnvloeden om zodoende het intrekken van Verordening 11 te voorkomen.

Om de achtergrond te begrijpen moeten we terug naar het EG verdrag waarin is bepaald dat in het verkeer binnen de Gemeenschap de discriminaties moet worden opgeheven, welke daarin bestaan dat een vervoerondernemer voor dezelfde verbindingen verschillende vrachtprijzen en vervoer voorwaarden voor gelijke goederen toepast naar gelang van her land van herkomst of bestemming van de vervoerde waren. De uitwerking van dit verbod is vastgelegd in Verordening 11 en nadien ook nader uitgewerkt in nationale regelgeving.

Zo is ondermeer bepaald dat om controle op het verbod van de discriminatie mogelijk te maken de vervoerder aan boord vervoerdocumenten moet hebben waarin vaarroute, vervoerprijs en ladingsoort is vermeld. De documenten moeten, aldus de tekst van artikel 6 van de Verordening een vol-

ledige verificatie van de vrachtprijzen en vervoer voorwaarden mogelijk maken.

Het gaat dus om een economische maatregel die niets, maar dan ook werkelijk niets met controle op veiligheid te maken heeft. De nationale regelgeving heeft dan ook nooit toepassing gevonden omdat er in de gereguleerde markten en op de vrije internationale markt geen sprake kan zijn van discriminatie.

De KLPD weet dit en heeft dit zelfs schriftelijk aan het CBRB erkend. De KLPD heeft echter uit de voorschriften een aantal zaken gelicht waaraan, naar de mening van de KLPD, voldaan zou moeten worden om controle op veiligheid mogelijk te maken. Met andere woorden: een economische maatregel die iedere betekenis heeft verloren wordt gebruikt om controle uit te oefenen op de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer.

Voor alle duidelijkheid stelt het CBRB geen tegenstander te zijn van controle, zeker niet als het gaat om veiligheid. Bij veiligheid gaat het om belangen van vele betrokkenen. De controle op de inhoud van containers en de problemen die hiermee verband houden is een zaak die de gemoederen al lang bezig houdt. Controle moet echter gebaseerd zijn op adequate regelgeving, waarbij rekening wordt gehouden met de praktijk en de belangen van de binnenvaart en de gebruikers daarvan.

Het standpunt van het CBRB is daarom duidelijk. Verordening 11 heeft geen betekenis meer en dient zo spoedig mogelijk te worden ingetrokken. Voor controle op veiligheid in het algemeen en daarbij rekening houdend met de bijzondere problemen bij het vervoer van containers dienen er in overleg met alle betrokkenen regels te worden vastgesteld waarbij op passende wijze kan worden gecontroleerd.

Aansprakelijkheid bij het vervoer van passagiers

Ruim een jaar geleden heeft de Europese Commissie het initiatief genomen om de aansprakelijkheid bij het vervoer van passagiers te herzien en verder te harmoniseren. De bedoeling is, dat ook het vervoer van passagiers over de binnenwateren zal komen te vallen onder het Verdrag van Athene, dat nu nog alleen de aansprakelijkheid bij het vervoer van passagiers in de zeevaart regelt. Zie hiervoor ook het artikel dat hierover is verschenen in onze Nieuwsbrief van april 2005.

Als gevolg van deze wijziging zal onder andere de maximale aansprakelijkheid per passagier verhoogd worden. Dit betekent, dat waarschijnlijk ook de verzekeringspremies zullen stijgen.

Het CBRB heeft daarom indertijd tegen deze wijziging gepleit. De passagiersbinnenvaart is immers een bijzonder veilige tak van sport en er zijn wat ons betreft geen argumenten om de maximale aansprakelijkheid te verhogen. Wij hebben gepleit voor het openbreken en verder uitbreiden van het CLNI-verdrag, dat door enkele landen waaronder Nederland reeds geratificeerd is, om de gewenste harmoni-

sering op die manier te bewerkstelligen. Ook de EBU Commissie Passagiersvaart, de IVR en zelfs de (P&I-) verzekeraars hebben met dezelfde argumenten tegen het voorstel van de Europese Commissie gepleit. De Europese Commissie heeft zich door onze argumenten echter niet laten overtuigen en het voorstel dan ook doorgezet. Het ligt op dit moment bij de Europese Raad / Europees Parlement.

Daarom heeft de EBU Commissie Passagiersvaart, waar het CBRB zoals bekend aan deelneemt, het voorstel onlangs nogmaals uitgebreid besproken. Dit heeft geleid tot het volgende principiële EBU-standpunt: Voor ons is er geen reden om de huidige systematiek (CLNI) te willen wijzigen, maar er is geen principieel bezwaar tegen een uniforme Europese regeling voor de binnenvaart, mits echter wordt voldaan aan een aantal voorwaarden: De verzekeringspremies mogen niet (te veel) stijgen en de totale aansprakelijkheid per schip moet tot een maximum beperkt blijven. Bovendien moet de passagiersbinnenvaart gevrijwaard blijven van het (volgens het "onderlinge" verzekeringsprincipe) meebetalen aan claims uit de zeevaart.

De EBU zal op basis hiervan, mede namens het CBRB, de ingeslagen weg verder bewandelen en de lobby voortzetten bij de behandeling van het commissievoorstel door het Europees Parlement.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.

Besluit Laad- en Lostijden

Onlangs is er een afsluitende bijeenkomst geweest bij het ministerie van Verkeer & Waterstaat over het Besluit laad- en lostijden en overliggeld. De afsluitende bijeenkomst was bedoeld om te kunnen reageren op het concept besluit, gemaakt op basis van de besprekingen die vorig jaar zijn gevoerd. De besprekingen zijn gevoerd door het CBRB, het Kantoor en de EVO. Deze partijen hebben voor de laatste keer gelegenheid gekregen om te reageren op het concept besluit.

Als alles volgens plan gaat dan hebben we nog dit jaar een nieuw 'Besluit laad- en lostijden'. Zodra de inhoud van het besluit vast staat wordt u nader geïnformeerd.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer mr. J. Vogelaar.

Afmeersituatie te Antwerpen

Er komen regelmatig klachten binnen over de afmeersituatie aan de terminals aan de Schelde te Antwerpen. Na een tragisch ongeval aan kade 913 bestond er tijdelijk een verbod op het gebruik van de kaaimuren van het Deurgangdok, de Noordzee- en de Europaterminal. Als tussentijdse maatregel bestond de mogelijkheid om gebruik te maken van de assistentie van bootlieden. Deze regeling werd na korte tijd terug gedraaid omdat de haalkommen toch deugdelijk bleken. Met andere woorden: de binnenvaart is weer terug bij af, te weten de onveilige situatie waarbij het per-

soneel van binnenvaartschepen gevaarlijk kust- en vliegwerk moet uitvoeren om het vaartuig vast te kunnen maken. Deze onveilige situatie is de binnenvaart al jaren een doorn in het oog en heeft de aandacht van alle betrokken belangorganisaties. De haven van Antwerpen heeft inmiddels het volgende medegedeeld: Voor wat de maatregelen naar de toekomst betreft kan ik u mededelen dat we momenteel, op vraag van de binnenvaart, begonnen zijn met het plaatsen van veiligheidsladders aan de Noordzeeterminal die de afstand tussen schip en wal zullen reduceren. Wij zullen tevens de paaltjes in de haalkommen versneld herstellen en vervangen door paaltjes van een zwaarder type. Onze technische diensten zijn ook bezig met het nazicht en verlengen van de fenderschilden aan de Europaterminal naar beneden toe om het onderschuiven bij laag water te voorkomen. Eind juni vindt er weer een overleg plaats tussen de binnenvaartsector en het Havenbestuur van Antwerpen. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart blijft alert op de afmeersituatie te Antwerpen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw L.M.E. de Groot.

Evacuatie-inrichtingen en gasalarm-inrichtingen voor de passagiersvaart

Zoals u inmiddels allen weet is het nieuwe Hoofdstuk 15 van het ROSR per 1 januari 2006 in werking getreden. Daarmee is een jarenlange discussie eindelijk afgesloten. Er zijn echter nog enkele "losse eindjes" die afgehecht moeten worden, en daar heeft de Centrale Rijnvaartcommissie inmiddels een begin mee gemaakt.

Zo is er een concept-richtlijn opgesteld voor de evacuatie-inrichtingen die volgens art. 15.09, 3e lid voorgeschreven zijn. Volgens dit artikel dienen passagiersschepen voorzien te zijn van "geschikte inrichtingen om personen op een veilige manier van boord in ondiep water, aan de oever of aan boord van een ander vaartuig te brengen". De concept-richtlijn bevat een aantal randvoorwaarden voor mogelijke evacuatie-inrichtingen (glijbanen, (telescopische) gangways, of andere, vergelijkbare inrichtingen).

Daarnaast is er een concept-richtlijn opgesteld voor gasalarminrichtingen. Hoofdstuk 15 bepaalt, in verschillende artikelen, dat er bij het gebruik van vloeibaargasinstallaties "geschikte alarminstallaties voor gezondheidsbedreigende concentraties van CO en voor explosieve gasmengsels" moeten zijn geïnstalleerd. Deze concept-richtlijn bevat onder meer randvoorwaarden voor het systeem (bij welke gasconcentratie moet het alarm afgaan, en dergelijke), aan het alarmapparaat zelf (moet zowel akoestisch als optisch alarm geven, en dergelijke), en eisen ten aanzien van de plaatsing van de sensoren en de inbouw van het systeem door een erkend bedrijf. Deze richtlijnen zullen de komende tijd verder uitgewerkt worden.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.

Renovatie Sluis- en Stuwcomplexen Neder-Rijn en Lek

Na 40 jaar gebruik worden de sluis- en stuwcomplexen in de Neder-Rijn en de Lek tussen 2007 en 2010 gerenoveerd. Dit zal de beschikbaarheid van de complexen verlagen. Dat betekent niet dat er willekeurig gestremd wordt want de belangrijkste omgevingsrandvoorwaarden zijn wel:

- scheepvaart niet afsluiten en omvaren beperken,
- waterpeilen in stand houden,
- veiligheid bij hoogwater mag niet verslechteren.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E. de Groot.

Passagiersvaart op de Rijn: vanaf 1 juli 2006 Eerstehulpverleners en Persluchtmaskerdragers verplicht!

Het Reglement Veiligheidspersoneel Passagiersschepen (RVP) is, zoals bekend, per 1 januari 2006 van kracht geworden. Sindsdien moeten aan boord van passagiersschepen op de Rijn formeel de volgende veiligheidsfunctionarissen aanwezig zijn:

- "Deskundige voor de passagiersvaart"
- "Eerstehulpverlener"
- "Persluchtmaskerdrager" (alleen voor hotelschepen)

Voor de eerstgenoemde functionaris ("Deskundige") geldt echter tot 31 december 2010 een overgangsbepaling voor houders van een Groot Vaarbewijs / Rijnpatent.

Voor de Eerstehulpverlener en de Persluchtmaskerdrager gold een "coulance-termijn" tot 1 juli 2006.

LET OP: Dat betekent dat u vanaf 1 juli 2006 beboet kunt worden als u geen Eerstehulpverlener en/of Persluchtmaskerdrager (voor hotelschepen) aan boord heeft!

Wellicht ten overvloede zij nogmaals vermeld, dat deze verplichting alleen geldt voor passagiersschepen die daadwerkelijk op de Rijn (in Nederland: Waal, Lek, of te wel het RPR-vaargebied) varen. Voor passagiersschepen op andere vaarwegen in Nederland of buitenland geldt deze verplichting vooralsnog niet.

Mocht u meer informatie wensen over de voorschriften of over opleidingsinstituten die (erkende) cursussen aanbieden, neemt u dan contact met ons op.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.

Door het aanvaarden van het wethouderschap heeft Roelf de Boer met onmiddellijke ingang o.a. zijn functies als voorzitter Deltalinqs en RPPC op moeten geven. In dit verband is onze voorzitter, Jhr. H.J.M. van der Wyck, gevraagd, hetgeen afgestemd is met de vicevoorzitter, om de delegatieris naar China onder leiding van de burgemeester van Rotterdam, mr. I.W. Opstelten, als delegatieleiding van RPPC voor de haven over te nemen in Nanjing, Ningbo en Shanghai. Dit speelde van 26 mei a.s. tot 3 juni a.s..

Tevens is de heer Van der Wyck gevraagd tijdens het zoeken naar een bij voorkeur weer dubbele invulling van het voorzitterschap Deltalinqs/RPPC het voorzitterschap RPPC op zich te nemen. Uiteraard streeft men ernaar bij zowel Deltalinqs als RPPC zo snel mogelijk tot een invulling te komen.

U kunt ervan verzekerd zijn dat een en ander geen invloed zal hebben qua tijd op het CBRB voorzitterschap.

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

Nieuwe leden

Groep Varende Ondernemers (OPTO):

J.F. Wijgand-Fueltransport

Groep Droge Lading:

Weidz Transport B.V.

Geassocieerde leden:

Europees Massagoed-Overslagbedrijf (EMO) B.V.

Nautiek Trainingen

Varende Ondernemers (zand- en grindschippers)

V.o.f. Jozina

V.o.f. Shalom

V.o.f. Barco

V.o.f. Amore Vici

V.o.f. van Oosterhout

J.T. Schipper V.o.f., en

V.o.f. Navicula

Agenda

juli:

24 juli om 16.00 uur - Bestuur Groep
Containeroperators