

Aktie CBRB en VEEON heeft succes! Geld voor modernisering veerponten gaat er komen

Verenfonds

De problematiek van de veerdiensten is verleden jaar goed zichtbaar gemaakt in het rapport "Hoe ver is de overkant". Dit rapport is opgesteld en uitgebracht door het CBRB in samenwerking met VEEON en de Vereniging Vrienden van de Voetveren (VVvV).

Het aan de hand daarvan door het CBRB georganiseerde minicongres (juni 2004) in aanwezigheid van o.m. de gedeputeerde van Gelderland, mevrouw Van Haaren, de directeur van de ANWB, de heer Van Woerkom en vanuit de Tweede kamer de heer Van Hijum (die naar aanleiding van dit congres in de Tweede Kamer aandacht heeft gevraagd voor de problematiek en het belang van de veerdiensten) gaf onderbouwing en politiek draagvlak voor onze pleidooien voor een herwaardering van het belang van de veerponten voor de regionale mobiliteit en zicht op de niet altijd florissante situatie waarin veerdiensten en veerponten zich bevinden.

Het daarop volgende minicongres van de provincie Gelderland (oktober 2005) over de toekomst van het Gelderse verenfonds, heeft het Tweede Kamerlid, de heer van Staaïj van de SGP, ertoe gebracht om hierover bij de behandeling van de begroting-2006 van V&W kamervragen te stellen. Tegelijkertijd hadden wij een gesprek met de minister van V&W, waarin ondermeer dit thema ook aan de orde werd gesteld. Ook de provincies Gelderland en Zuid-Holland brachten dit thema landelijk onder de aandacht van de minister. Deze gecombineerde lobby's, waarbij ook de VEEON een zinvolle rol speelde, hebben uiteindelijk geresulteerd in een toezegging van de minister van 10 miljoen euro voor een verenfonds onder voorwaarde dat de provincies ook hun bijdrage zullen leveren.

Dit is door het ministerie van V&W aangekaart bij het Interprovinciaal Overleg (IPO). Ondertussen is duidelijk geworden dat in ieder geval de provincie Gelderland voornemens is om 5 miljoen euro te reserveren voor een co-financiering van dit fonds ten behoeve van de vervanging van Gelderse veerponten. De verwachting is dat andere belanghebbende provincies nu gemotiveerd zullen worden om ook snel te besluiten tot co-financiering van dit fonds.

Verenplatform

De afgelopen maanden hebben we in gesprekken met de VEEON en de VVvV er op aangedrongen dat de belan-

genorganisaties gezamenlijk naar buiten zullen treden, maar ook gezamenlijk benaderbaar moeten zijn. Hoewel daartoe wat aarzelingen zijn, met name bij de VVvV, werd deze noodzaak wel onderschreven. Om het goede voorbeeld te geven, hebben we met de VEEON afgesproken dat wij de discussies rond het Verenfonds gezamenlijk zullen oppakken. De heer Brouwer van de VEEON en de voorzitter van de overleggroep veerdiensten van het CBRB, de heer Johan Hania, zijn daarvoor aangewezen als contactpersoon. De heer Brouwer heeft in dat kader van het CBRB het mandaat gekregen om daar waar het zinvol is ook namens de overleggroep Veerdiensten van het CBRB te kunnen spreken. Binnenkort zullen met name VEEON en CBRB proberen om te komen tot de vorming van een Verenplatform (met eerbiediging van de beide organisaties), met één aanspreekpunt. Wij hebben daarbij in principe onze bereidheid uitgesproken om wanneer gewenst, daarvoor secretariaat te leveren.

Van verdere ontwikkelingen houden wij u op de hoogte.

J. Hania

Voorzitter Overleggroep Veerdiensten CBRB

Herziening EU vervoersbeleid

De Europese Commissie heeft na maanden vertraging haar voorstellen voor herziening van het witboek transport gepresenteerd. Het herziene witboek zal de basis zijn van de wetgevingsvoorstellen in de komende jaren.

Het is een forse verandering die de Europese Commissie doorvoert. Ook al blijven alle doelstellingen van het beleid hetzelfde, deze doelstellingen moeten nu op een heel andere manier worden bereikt. Aanvankelijk werd in het Europese beleid uitgegaan van een modal shift. Dat houdt in een bewuste beïnvloeding van het gebruik en de keuze van vervoermiddelen. Het spoorvervoer was favoriet en moest als alternatief dienen voor het wegverkeer.

Dit was (te) idealistisch en in de praktijk is dat ook gebleken. De enorme groeiende vraag naar mobiliteit in Europa vereist volgens de Europese Commissie een beleid waarin niet één of twee sectoren, maar alle sectoren zo optimaal mogelijk worden benut. Het is niet een vraag van of-of, maar van en-en. Het idee van co-modaliteit, het combineren van verschillende vervoersmethoden om een zo efficiënt en duurzaam mogelijk vervoer te realiseren, is hierin ook zeer van belang. Daarnaast is het goed

te kunnen constateren dat de Europese Commissie ook voor de binnenvaart veel kansen ziet en wordt gezien als een waardevolle bijdrage bij in het oplossen van vervoersproblemen.

Groei van mobiliteit moet in de ogen van de Commissie gepaard gaan met meer aandacht voor duurzaamheid. Het moet zowel energiezuinig als milieuvriendelijk zijn. Dit geeft extra kansen aan de binnenvaart, zeker wanneer we onze relatieve achterstand op het gebied van emissies hebben ingelopen.

Vanuit het Europees Parlement, ondermeer door onze Nederlandse Europarlementariër, mevrouw Corien Wortmann (EVP/CDA) is in een eerste reactie positief kritisch op deze herziening gereageerd.

De komende tijd zullen wij, via onze Europese organisatie de Europees Binnenvaart Unie (EBU) dit rapport verder van commentaar voorzien.

Mr. A.N. (Ton) Roos
directeur

Verdubbeling Europese subsidie voor vrachtvervoer over water en spoor

Vrachtvervoer over water en spoor kan in de jaren 2007 tot 2013 rekenen op een verdubbeling van de subsidie. In totaal komt via het zogenaamde Marco Polo II pakket een bedrag van 400 miljoen Euro beschikbaar om vrachtvervoer van de weg naar water en spoor te halen.

Het Europees Parlement en de Raad van Ministers zijn het hierover eens geworden. Bedrijven en consortia met (regionale) overheden kunnen een beroep doen op dit tweede Marco Polo programma. CDA Europarlementariër Wortmann (transportbeleid): "Ik verwacht dat Nederlandse projecten meer kans zullen maken, omdat het programma veel toegankelijker is geworden voor het midden en kleinbedrijf (MKB) en de binnenvaart". Het programma is bedoeld om transport milieuvriendelijker te maken en de toenemende congestie in het internationale vervoer te verminderen. Ik ben vooral tevreden met het feit dat er door het Parlement veel meer aandacht en kansen zijn gecreëerd voor het MKB om deel te nemen: "Nog steeds blijkt dat in de praktijk dat voor kleine ondernemingen de drempels te hoog liggen waardoor ze moeilijk kunnen deelnemen aan dit soort EU-programma's. Nederlandse bedrijven zijn zeer geïnteresseerd in het programma maar in de praktijk bleken alleen enkele grootschalige short-sea en spoorprojecten kans te maken. Dat wordt nu beter." Bedrijven stuiten tot nu toe vaak op de te hoge bovengrens. Door een substantiële verlaging van de drempelwaarden voor financiering, dikwijls zelfs een halvering, voor het toekennen van steun zijn er nu meer mogelijkheden voor kleinere projecten en voor de binnenvaart. Tevens heeft Wortmann ervoor gezorgd dat ook overheidsinstanties, zoals bijvoorbeeld gemeenten deel kunnen uitmaken van een consortium.

Voor het nieuwe Marco Polo II (2007-2013) programma

is een bedrag van 400 miljoen Euro beschikbaar, dit betekent een jaarlijkse verdubbeling in vergelijking met het vorige programma. Ook vallen nu binnenvaart en transportverminderingssacties onder het programma, zodat nu een heel scala van alternatieve en milieuvriendelijke vervoersmiddelen beschikbaar is.

Mr.A.N. (Ton) Roos
directeur

Rijkswaterstaat pakt onveilige situaties tijdens het schutten aan

Rijkswaterstaat besteedt deze zomer extra aandacht aan het gedrag van vaarweggebruikers in de sluisen. Bij het gezamenlijk schutten van beroeps- en recreatievaart wordt nog te weinig rekening gehouden met medevaarweggebruikers. Door schroeven te laten draaien en niet goed af te meren, ontstaan onveilige situaties. Schippers worden door het sluispersoneel gewezen op onveilig gedrag dat overlast kan veroorzaken. Op deze manier wil Rijkswaterstaat zorgen dat het onderling begrip toeneemt en gedrag wordt aangepast.

Hinder en onveilige situaties in de sluisen ontstaan door:

- Het in werking houden van schroeven en/of boegschroeven van schepen, waardoor er voor de recreanten hinderlijke waterbeweging ontstaat;
- Kleine schepen, die langs of te dicht in de nabijheid van de beroepsvaartuigen afmeren;
- Ondeugdelijk afmeren, waardoor de beroeps- en recreatieschepen te veel bewegen tijdens het schutten;
- Schepen, die gedeeltelijk afmeren en hun schroef in het werk houden om het schip op de plaats te houden.

De verhouding tussen een groot schip en een klein schip komt overeen met die van een vrachtauto en een fietser in het wegverkeer. Als gevolg van heftige waterbewegingen kunnen kleine vaartuigen onbestuurbaar worden en tegen de sluiswanden of tegen andere vaartuigen botsen. Omgekeerd kunnen grote vaartuigen ook last hebben van het recreatieverkeer. Ze kunnen worden gehinderd in hun beweging tijdens het schutten en bij het in- en uitvaren van de sluis.

Rijkswaterstaat hanteert bij gezamenlijk schutten de boodschap: schroeven uit, trossen vast en afstand bewaren! Wanneer er toch schroeven aanblijven of onvoldoende afstand wordt bewaard zal het sluispersoneel de verantwoordelijke schipper/recreant hierop aanspreken. Uiteindelijk kan RWS een proces verbaal opmaken. Naar aanleiding van signalen van schippers wil Rijkswaterstaat met deze actie de beroeps- en recreatievaart bewust maken van het gewenste gedrag in de sluisen om onveilige situaties te voorkomen.

De actie vindt plaats in sluisen waar de beroeps- en recreatievaart gezamenlijk schut.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met: Alwin Nijhuis, Rijkswaterstaat Staf DG, 0653 – 14 96 98.

Functioneren Inspectie Verkeer en Waterstaat

Eind juni heeft het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart een onderhoud met IVW gehad over het functioneren van deze organisatie. Aan de hand van een door het CBRB opgesteld klachtendossier is er over de problematiek van het functioneren van IVW gesproken. Belangrijke punten waren: Onvoldoende kennis en kwaliteit, slechte administratieve procedures, inbegrepen de afgifte van de certificaten en een slechte communicatie. Tijdens het gesprek bespeurden we de oprechte wens van IVW om met elkaar tot een gezonde en goed functionerende organisatie te komen. Door IVW zijn doelstellingen geformuleerd met daaraan gekoppelde termijnen, ter realisatie daarvan. Ook is er bereidheid bemerkt om goed gefundeerde klachten aan te pakken.

Wij roepen u als binnenvaartondernemers daarom op ons op de hoogte te blijven houden van het functioneren van deze dienst. De doelstellingen van IVW zijn ondermeer:

- De telefonische bereikbaarheid moet NU verbeterd zijn, klachten direct melden.
- Het beantwoorden van email moet NU verbeterd zijn, vragen welke binnen komen via internet moeten binnen 2 maal 24 uur beantwoord zijn, klachten melden.
- Er komt extra mankracht bij de afgifte van de certificaten, dit moet binnen één maand verbeterd zijn.
- Op het administratieve vlak komt er een extra eindcontrole welke het maken van fouten moet voorkomen.
- In de poststroom wordt direct actie ondernomen in de vorm van een extra controle. Verzocht wordt de post zo goed mogelijk aan te bieden. Op de envelop en de stukken in de enveloppe duidelijk te vermelden wat het betreft en voor wie en welke afdeling het poststuk bestemd is.
- In het najaar van 2006 komt er een klachtenprocedure, eenvoudig te vinden op de website van IVW.
- In 2007 komt er een tracking en tracing systeem. De binnenvaartondernemer kan zelf de status van zijn dossier volgen.
- Er wordt aandacht geschonken aan het beter verstrekken van informatie aan de ondernemers.

Onze bevindingen van de rondleiding, die volgde op het gesprek, versterkte het gevoel dat IVW met een grote slag bezig is, waarbij nog veel te doen is. Begin oktober zal een evaluatie plaats vinden. Zonder uw meldingen is er echter niets te evalueren. Zoals eerder vermeld, worden goed gefundeerde klachten serieus genomen. Blijft u ons daarom op de hoogte houden van de gang van zaken, in uw belang, het belang van de sector en het belang van deze overheidsdienst. Klachten, aan- of opmerkingen over het functioneren van IVW kunt u richten aan de helpdesk van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, bij voorkeur per email: I.de.groot@binnenvaart.nl.

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

Themabijeenkomst CMNI

In Nederland treden de bepalingen van het CMNI per 1 oktober 2006 in werking.

De bepalingen hebben betrekking op het grensoverschrijdend vervoer naar landen waar het CMNI verdrag van toepassing is. Zo legt art. 11 van het verdrag de vervoerder de verplichting op om voor elk vervoer van goederen waar op het verdrag van toepassing is, een vervoerdocument op te maken.

De IVR heeft in samenwerking met de Rechtsausschuss van de VBW een gestandaardiseerd en uniform vervoerdocument ontwikkeld.

Dit document is van de website van de IVR (www.ivr.nl) te downloaden.

In verband met de komende invoering van het CMNI en de daarbij behorende gevolgen (denk hierbij aan de mogelijkheid tot het maken van afspraken in de overeenkomst over het al dan niet uitsluiten van de aansprakelijkheid voor de gevolgen van nautische fouten) maakt het CBRB hierbij het voornemen bekend om medio september 2006 een themabijeenkomst te organiseren.

Datum, tijd en plaats zullen zo spoedig mogelijk bekend worden gemaakt.

Duitsland gaat over tot ratificering CMNI verdrag

In een persbericht van 5 juli jl. maakt het Duitse ministerie van Justitie bekend dat het Kabinet een wet heeft aangenomen die zal leiden tot ratificering van het CMNI-verdrag.

Het CMNI-verdrag is op 1 april 2005 in werking getreden en werd reeds in Bulgarije, Kroatië, Luxemburg, Nederland, Roemenie, Zwitserland, Tsjechië en Hongarije geratificeerd.

Door deze stap komt een uniform vervoersrecht voor grensoverschrijdend goederenvervoer binnen Europa weer dichterbij.

Opstelling Duitse overheid positief richting binnenvaart

De Duitse minister van vervoer Tiefensee heeft onlangs een bezoek gebracht aan onze zusterorganisatie BDB in Duisburg, waar hij een vergadering van deze organisatie in "Haus Rhein" heeft bijgewoond.

Bij deze gelegenheid heeft hij verklaard dat de politieke belangstelling en de waardering voor de vervoersdrager binnenvaart in de vervoerspolitiek is toegenomen. De belangstelling is groter dan voorheen.

In de komende vier jaar is er sprake van een duidelijke verandering in de toebedeling van de financiën ten gunste van de vaarweginfrastructuur.

Naar de mening van minister Tiefensee is hierin in de afgelopen jaren te weinig geïnvesteerd.

Om optimaal te kunnen inspelen op de ontwikkelingen in de markt van het goederenvervoer wordt een "Masterplan Güterverkehr und Logistik" voorbereid.

Overzicht overgangsbepalingen ROSR

In eerdere Nieuwsbrieven informeerden we u over de herziening van veel overgangsbepalingen in het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR). Om aan deze regelgeving te kunnen blijven voldoen, dienen eventueel benodigde aanpassingen, welke ingrijpend kunnen zijn, gefaseerd te worden doorgevoerd, te weten bij:

- Eerste vernieuwing van Certificaat van Onderzoek (CvO)
- Eerste vernieuwing van CvO na 01-01-2010
- Eerste vernieuwing van CvO na 01-01-2015
- Eerste vernieuwing van CvO na 01-01-2035

Om de binnenvaartondernemer goed te informeren wat er te verwachten is, wordt op dit moment gewerkt aan een Nederlandstalig overzicht van deze overgangsbepalingen op volgorde van ingangsdatum. Dit overzicht wordt medio september verzonden aan al onze leden. Voor de ondernemers in het personenvervoer komt een apart overzicht, daar de overgangsbepalingen voor hoofdstuk 15, bijzondere bepalingen voor passagiersschepen, behoorlijk uitgebreid zijn.

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

Bevoegdheid van opsporingsambtenaren

Een aantal maanden geleden heeft de pers ruim aandacht besteed aan het feit dat het CBRB forse kritiek had geuit over het onderdeel “opsporing” in de op stapel staande Binnenvaartwet. Met name ging het om het feit dat elke algemene opsporingsambtenaar in het kader van de Binnenvaartwet zou worden aangesteld als toezichthoudende ambtenaar. Ook het verschil in behandeling van de woning aan de wal ten opzichte van de woning aan boord was aanleiding één en ander schriftelijk onder de aandacht van de Raad van State te brengen. Dat het CBRB commentaar ook ‘de politiek’ niet is ontgaan moge blijken uit navolgend deel uit het verslag van de behandeling van het wetsontwerp in de Tweede Kamer op 15 juni jl.

De leden van de CDA-fractie hebben vragen bij het oprekken van de bevoegdheden van opsporingsambtenaren bij het betreden van de woningen op schepen. Kan de minister helder en duidelijk uitleggen waarom zij voor woningen op schepen andere – lees: ruimere – bevoegdheden wil opnemen in de wet dan gebruikelijk voor andere woningen? Is er onderscheid te maken tussen woningen op binnenschepen, die als primaire woning gebruikt worden en woonvertrekken op andere schepen? Het feit dat alle onder lid 1a. en b van artikel 5.1.1. genoemde ambtenaren worden aangewezen als toezichthoudende ambtenaren wekt verontrusting bij de leden van de VVD-fractie. De aanwijzing wordt in de Memorie van Toelichting ook niet toegelicht. Zou de regering alsnog een toelichting kunnen geven?

De leden van de VVD-fractie zetten vraagtekens bij de wenselijkheid en noodzaak van het feit dat elke algemene

opsporingsambtenaar als bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering, maar ook de douaneambtenaren, worden aangesteld als toezichthoudende ambtenaar voor binnenvaartregelgeving en nu dus in het bijzonder voor de onderhavige Binnenvaartwet.

Niet verondersteld kan en mag worden dat alle betrokken 141 SV ambtenaren en douaneambtenaren beschikken over voldoende basale kennis, of dat deze specifieke kennis kan en zal worden bijgebracht, om toezichthoudende taken in de binnenvaart op een verantwoorde manier uit te voeren, laat staan de daarbij behorende extra en verdergaande andere bevoegdheden die gelden voor de opsporing toe te passen. Hoe denkt de regering hierover?

Daar waar het al noodzakelijk zou zijn bepaalde algemene opsporingsambtenaren tevens toezichthoudende taken en bevoegdheden te geven kan dit **volgens de leden van de VVD-fractie** geschieden volgens artikel 5.1.1 lid 2. Zij vragen de regering hierop te reageren. Hoe denkt de regering verder over de mogelijkheid dat de Minister dan de verantwoordelijkheid zal dragen voor waarborging van de noodzakelijke kwaliteit van het toezicht, de aanwezigheid en instandhouding van de specifieke persoonlijke kennis van de ambtenaar gekoppeld aan de noodzaak van de aanwijzing?

Het Wetboek van Strafvordering en de Wet op de Economische delicten alsmede de belastingregelgeving geven daarnaast aan betrokken ambtenaren al vergaande opsporingsbevoegdheden die, mits correct toegepast, de bedoelde ambtenaren voldoende bevoegdheid geven om een goede naleving van de regelgeving te controleren.

De bevoegdheid inzage te vorderen in scheeps- of persoonlijke documenten ter vaststelling van het bestaan daarvan dan wel ter verificatie of een schip of persoon de juiste kwalificaties bezit, is in geval van een verdenking (feiten en omstandigheden) zonder meer aanwezig via het strafrecht. Daarnaast kan, zeker nu met de recente invoering van de identificatieplicht toetsing van het bezit van de juiste geldige documenten zeer snel tijdens een controle plaats vindt dan wel achteraf wordt uitgevoerd met de mogelijkheid van het opleggen van een (bestuurlijke) Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 30 523, nr. 6 6 sanctie. In die gevallen dat toepassing van specifieke toezichthoudende taken bij of direct na controle toch noodzakelijk is of lijkt te zijn, dient een algemene opsporingsambtenaar of een douaneambtenaar een terzake deskundige toezichthouder te consulteren. Deze laatste situatie komt slechts zeer sporadisch voor en het is in de ogen van de leden van de VVD-fractie dan ook voor het waarborgen van de kwaliteit van de maatregelen gerechtvaardigd dat daar de specifieke toezichthouders de betreffende zaak van opsporingsambtenaren overnemen. Dit naast en het liefst flankerend aan het vervolgingsbeleid van het Openbaar Ministerie. Zij vragen de regering om een reactie.

Een belangrijk punt van kritiek voor de VVD-fractie betreft het feit dat met het voorstel om elke algemene opsporingsambtenaar aan te wijzen als toezichthouder, gekoppeld aan de bevoegdheid gegeven in artikel 5.1.8

lid 2, het voor elke reguliere politieambtenaar mogelijk wordt om elke woning aan boord zonder toestemming van de bewoner te betreden. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of hiermee bewoners van de woning aan boord van een schip ten opzichte van een woning aan de wal anders worden behandeld. In hoeverre verhoudt deze bepaling zich met het «huisrecht» zoals gewaarborgd in de Grondwet en de Algemene wet op het binnentreden?

In artikel 5.1.8 lid 2 staat dat daartoe aangewezen ambtenaren zonder toestemming van de bewoner bevoegd zijn, met medeneming van de benodigde apparatuur, een woning te betreden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen welke redenen liggen ten grondslag aan dit artikel om ook de woning te kunnen betreden. Kan worden aangegeven waarom dit, in afwijking van artikel 5.15, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, waar het betreden van de woning juist wordt uitgezonderd, in de binnenvaartsector wél mogelijk zou moeten zijn in het kader van het bestuurlijke toezicht op de wet?

Hoe verhoudt artikel 5.1.8, lid 2 van het wetsvoorstel zich met de Algemene wet op het binnentreden en dan specifiek artikel 2 lid 1 en artikel 3 lid 1 en 2 van deze wet? Is de conclusie juist dat in gevallen conform artikel 5.1.8 lid 2 van het wetsvoorstel een schriftelijke machtiging vereist is en dat deze alleen kan worden afgegeven door de advocaat-generaal bij het gerechtshof, de officier van justitie, de hulpofficier van justitie of de burgemeester?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel bepaalt, dat alle ambtenaren genoemd in artikel 5.1.6. bevoegd zijn zonder toestemming van de bewoner de woning aan boord van schepen te betreden.

Dit gaat verder dan «aan de wal» mogelijk is. Een woning aan boord is in beginsel echter toch vergelijkbaar met een woning aan de wal, zo informeren deze leden. Waarom gelden op dit punt dan niet dezelfde regels als aan de wal? Kan deze regel niet beperkt worden tot die verblijven die vanuit nautisch oogpunt relevant kunnen zijn, zoals de stuurhut en de machinekamer? Hoe verhouden de voorgestelde wetsbepalingen zich overigens tot andere wetgeving met betrekking tot privacy?

De leden van de SGP-fractie verwijzen in dit verband tevens naar artikel 49 lid 2 van de Binnenschepenwet, waarin wordt gesteld dat ambtenaren slechts in bijzijn van de plaatselijke burgemeester of van de hulpofficier van justitie de ruimten mogen betreden die als woning in gebruik zijn. Licht het niet in de rede om hier bij aan te sluiten?

Uit: Verslag betreffende "Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenschepenwet).

Handhaving veiligheidspersoneel passagiersvaart per 1 juli 2006

Na een zogenoemde coullance-termijn van een half jaar zijn de nieuwe voorschriften voor het veiligheidspersoneel op de Rijn per 1 juli 2006 de facto in werking getreden. Sindsdien blijkt met name de Duitse Wasserschutzpolizei actief te controleren of het voorgeschreven veiligheidspersoneel (Eerstehulpverleners en, voor hotelschepen, Persluchtmaskerdragers) daadwerkelijk aan boord is. In de praktijk blijkt dit tot de nodige verwarring en irritatie te leiden, met name omdat de Wasserschutzpolizei niet altijd even goed op de hoogte blijkt te zijn van de verschillende erkende diploma's c.q. regels anders interpreteert.

Mocht u - in Nederland of in Duitsland - tijdens eventuele controles geconfronteerd worden met dergelijke problemen, dan verzoeken wij u dit aan ons door te geven zodat wij snel en passend actie kunnen ondernemen!

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

Europese norm voor stuurhuizen

Al enige jaren werkt de Europese Normeringscommissie (CEN) aan een norm voor de inrichting van stuurhuizen op binnenschepen.

Deze ontwerpnorm, die grotendeels afkomstig is uit c.q. gebaseerd op de situatie in de zeevaart en daarom niet goed 'past' in de binnenvaart, heeft geleid tot veel weerstand in de binnenvaartsector. Hoewel het CBRB er voorstander van is dat bepaalde, voor de veiligheid van het schip vitale bedieningsapparatuur wordt geharmoniseerd (boegschroefpookjes!), dient deze norm zich naar onze mening hooguit te beperken tot dergelijke ergonomische en veiligheidstechnische aspecten, maar zich zeker te niet bemoeien met zaken die ingrijpen op de persoonlijke keus van de schipper (voorschrijven van de vloerbedekking, de verlichting in de stuurhut en de kleuren van de stuurhut, en dergelijke). Bovendien zijn diverse aspecten van deze ontwerpnorm, zoals de brandblusmiddelen en het uitzicht vanuit het stuurhuis, reeds afdoende geregeld in het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR).

Hoewel normen niet de status hebben van wettelijk voorgeschreven regelgeving, en dus in beginsel niet verplicht worden, bestaat het grote risico dat in bijvoorbeeld het ROSR of andere, vergelijkbare regelgeving, verwezen gaat worden naar normen en zij per saldo dus toch tot wetgeving verworden.

In de zomer van 2005 had de EBU al een themabijeenkomst georganiseerd met vertegenwoordigers van de Europese Norminstituten, de CCR, klassebureaus en de sector zelf. Naar aanleiding daarvan was er al een aantal wijzigingen doorgevoerd in de ontwerpnorm. In mei jongstleden heeft er wederom een bijeenkomst

plaatsgevonden van experts uit zowel de Norminstituten als uit de EBU. Daarbij bleek er op diverse punten consensus te bestaan en zijn wederom diverse wijzigingen in de ontwerpnorm doorgevoerd. Er bleek echter nog geen overeenstemming te kunnen worden bereikt over bedienings- en controleinstrumenten voor besturing en voortstuwing van het schip.

Het spreekt voor zich dat het CBRB er zich voor in blijft zetten dat normen in het algemeen en de onderhavige ontwerpnorm voor stuurhuizen in het bijzonder, realistisch en zinvol zijn en toegespitst op de binnenvaartpraktijk.

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

Verzoek APM Terminals: draag signaal-kleding aan boord!

APM Terminals heeft het CBRB benaderd met het verzoek aan schippers en andere bemanningsleden om, als ze tijdens het laden/lossen aan dek van hun schip lopen, een reflecterend hesje te dragen (zoals op de kade bij diverse containerterminals al voorgeschreven is). De reden hiervoor is, dat de kraanmachinisten de mensen aan boord vaak niet zien, vooral in het donker en/of bij slecht weer. Dit kan mogelijk tot ernstige veiligheidsrisico's leiden: de kraanmachinist kan schrikken, of het bemanningslid kan bijvoorbeeld bekneld raken.

Vandaar het verzoek van APM aan de schippers en andere bemanningsleden om, niet alleen op de kade maar ook aan boord van hun schip, tijdens het laden en lossen een dergelijk reflecterend hesje te dragen. Het spreekt voor zich, dat het ook op andere containerterminals raadzaam is om aan boord een reflecterend vestje te dragen.

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

Koen van Dijk verlaat het CBRB voor een nieuwe uitdaging

De secretaris Veiligheid en Milieu, de heer Koen van Dijk, zal per 1 september a.s. het CBRB verlaten voor een nieuwe uitdaging in zijn carrière.

In deze functie zal hij niet verloren gaan voor de binnenvaart, aangezien hij in dienst treedt bij Rijkswaterstaat als Teamleider Scheepvaartbegeleiding en Bediening voor het Maastraject Sambeek- Maasbracht met als vestigingsplaats Roermond.

Koen van Dijk heeft gedurende een zevental jaren het dossier veiligheid en milieu op zeer actieve wijze beheerd, waarvoor het CBRB hem dankbaar is.

Nieuwe projectcoördinator bij Stichting Projecten Binnenvaart/ Innovatieregeling Binnenvaart 2007-2010 verwacht.

Na het vertrek van de heer Meeuwis van Wirdum naar

SenterNovem, is de Stichting Projecten Binnenvaart/ Bureau Innovatie Binnenvaart naarstig op zoek geweest naar een kundig opvolger en een goede invulling van het bureau. Dit heeft stapsgewijze zijn invulling kunnen krijgen. Sinds enige maanden is op parttime basis de heer Nico Schoonen betrokken bij de projectenstichting om samen met de directeur, de heer Ton Roos, de toekomstige lijnen van het bureau uit te zetten. De heer Schoonen heeft veel kennis van logistiek, binnenvaart en binnenhavens en geldt op dit gebied als expert. Hij heeft aan een aantal rapporten van het SPB actief meegewerkt: "Kanshebber in de Keten" over de mogelijkheden van een versterking van de rol van de containerbinnenvaart en "Blue ports, Knooppunten van de regionale economie", over het belang van de Nederlandse binnenhavens voor onze economie. Dit mede in het licht van een mogelijke coördinerende en stimulerende rol van dit bureau bij de vanaf 2007 tot 2010 te verwachten Innovatieregeling voor de Binnenvaart, ten bedrage van € 10,- mln. (zoals u wellicht weet heeft het CBRB verleden jaar succesvol gelobbyd voor een innovatieregeling binnenvaart, in het verlengde van een soortgelijke voor de zeevaart).

Ook wordt er gewerkt aan voorstellen voor een Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart, zoals besproken in de ledenvergadering van het CBRB op 4 november 2005 bij het STC te Rotterdam.

Per 1 september a.s. wordt het bureau op fulltime basis versterkt met een scheepsbouwkundig ingenieur (TU Delft), met wortels in de binnenvaart. Het betreft de heer Peter van der Zanden, die momenteel nog werkzaam is bij "OceAnco", Alblasserdam Yachtbuilding B.V. Wij hebben er vertrouwen in dat Peter van der Zanden, met zijn kennis van de scheepvaart en met zijn "roots" in de binnenvaart een uitstekende invulling kan geven aan zijn uitdagende taak, gericht op versterking van de innovatiekracht van onze sector op alle relevante gebieden (van logistiek tot schip, van onderwijs tot economie).

Dus vanaf deze herfst heeft u weer een goed aanspreekpunt bij ons innovatiebureau!

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mr. A.N. Roos.

Nieuwe taken, nieuwe medewerkers

- Onze helpdeskmedewerkster Lijdia de Groot zal naast haar taak als helpdeskmedewerkster zich vanaf september ook bezighouden met nautisch-technische zaken. Ze zal dit doen in samenwerking met Maira van Helvoirt, die zich de komende tijd meer zal gaan bezighouden met de containervaart, met name met afhandelingscondities en security, tezamen met de elders reeds vermelde Nico Schoonen.

Lijdia is zich momenteel met name aan het bekwamen in de nieuwe overgangsregelingen voor de binnenscheepvaart, die de komende jaren van kracht gaan worden. Deze kennis is ook belangrijk voor haar helpdeskfunctie. Een helpdeskfunctie die steeds meer waardering oogst en daardoor steeds meer van haar tijd vraagt.

Lijdia was tot voor kort ook actief als administratief

medewerkster. Deze taak wordt van haar weggenomen, waardoor haar tijd voor de helpdesk en nautisch-technische aangelegenheden aanzienlijk wordt verruimd!

- Nieuwe medewerkers op de administratie. De administratie zal vanaf heden worden uitgevoerd door een tweetal personen, op parttime basis. Als supervisor en als verantwoordelijke voor de projectadministratie van de Stichting Projecten Binnenvaart is de heer Jan Verkuil aangetrokken. De heer Verkuil heeft veel ervaring op administratief gebied. Naast Jan Verkuil is mevrouw Ilonka Westdijk in dienst getreden als administratief medewerkster, die daarmee de taak van Lijdia de Groot heeft overgenomen. Ilonka past uitstekend in het team als actief en betrokken collega.
- Door het komende vertrek van Koen van Dijk, is er momenteel een vacature voor de functie van secretaris veiligheid en milieu (de advertentie en functievereisten zijn te vinden op de websites: www.intermediair.nl en www.monsterboard.nl.
Steekwoorden: Veiligheid, Rotterdam, hbo-niveau; zie tevens de advertentie elders in deze nieuwsbrief). De nieuwe secretaris krijgt een zware maar zeer interessante taak: verantwoordelijkheid voor het dossier veiligheid en milieu, secretaris van de ledengroepen Tankvaart en OPTO, actieve betrokkenheid bij internationale zaken op zijn of haar vakgebied, mede via onze Europese organisatie de Europese Binnenvaart Unie (EBU). De eerste reacties van geïnteresseerden hebben we reeds binnen.
- Na enige maanden het geprobeerd te hebben bij een ander bedrijf, is onze receptioniste mevrouw Heleen Sluimer weer terug bij het CBRB. Het werk en vooral de collegialiteit van de CBRB-medewerkers waren reden voor haar terugkeer. Fijn om dat te horen!

Nieuwe leden

Groep Personenvervoer:

Oceandiva B.V.

Groep Varende Ondernemers/OPTO:

Partizaan C.V.

Agenda

augustus:

24 aug. 14.00 uur LG OPTO

september:

1 sept.	10.00 uur	Dagelijks Bestuur CBRB
5 sept.	09.30 uur	Overlegorganen Goederenvervoer
5 sept.	10.30 uur	LG Duwvaart
6 sept.	11.00 uur	Overleggroep Havensleepdiensten
13 sept.	10.00 uur	Algemeen Bestuur CBRB
19 sept.	14.00 uur	LG Varende Ondernemers

Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart zoekt op korte termijn een

Secretaris Veiligheid en Milieu

De organisatie

Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart is de grootste werkgeversorganisatie in de Binnenvaart en behartigt de belangen van de leden op nationaal en internationaal niveau.

Leden van deze organisatie zijn zowel grote als kleinere binnenvaartondernemingen uit alle marktsegmenten: tankvaart, droge lading- en duwvaart, containervaart en roll-on-roll-off vervoer, sleep- en bijzondere transporten en passagiersvervoer.

Het werkterrein van het CBRB beslaat de vervoerspolitiek, economische zaken, sociale zaken, juridische aangelegenheden, milieu- en nautisch-technische zaken, veiligheid en kwaliteitszorg.

De functie

De taken voor deze functionaris zijn veelomvattend en beslaan o.a. de ledengroepen in de tankvaart en het brede terrein van Veiligheid en Milieu voor de binnenvaart. Met name op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen en milieu zal hij/zij deskundigheid moeten gaan inbrengen. Van deze expert wordt veel verwacht en dit zal tot uitdrukking moeten komen in de relatie met internationale en nationale overheden en instanties, het bedrijfsleven en de leden van de eigen organisatie.

Het profiel

- een opleiding op tenminste HBO niveau met een veiligheids/milieu achtergrond
- kennis van relevante regelgeving over gevaarlijke stoffen voor de binnenvaart gelden als extra aanbeveling
- enige jaren werkervaring
- kennis van de sector binnenvaart strekt tot aanbeveling
- flexibel, creatief, overtuigend en analytisch
- gevoel voor politieke verhoudingen
- naast het kunnen werken in teamverband, moet de functionaris in staat zijn om zelfstandig te kunnen functioneren als coördinator en begeleider
- goede kennis van de Nederlandse, Duitse en Engelse taal

Informatie en sollicitatie

Voor nadere informatie over de functie kunt u contact opnemen met de directeur, mr. A.N. Roos (010 - 7989815). Schriftelijke sollicitaties kunt u richten aan het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Postbus 23133, 3001 KC ROTTERDAM of sturen naar het emailadres van het directiesecretariaat: cbrb@binnenvaart.nl.