

## Reactie van het COV op de begroting V&W 2007

- Minister Peijs komt haar toezeggingen na door te starten met een Groot Onderhoudsoffensief voor de vaarwegen. Het extra geld is hard nodig om de bedrijfszekerheid van kunstwerken en de diepgang van de vaarwegen te waarborgen. Daar is het bedrijfsleven verheugd over;
- Het COV meent dat de inhaalslag voor Groot Onderhoud al rond 2010 moet worden afgerond, in plaats van 2020 zoals nu is gepland. Voor de wegen is de klus in 2010 geklaard, voor het spoor in 2013. Gelijke monniken, gelijke kappen. Dit vraagt nog 100 miljoen extra voor vaarwegenonderhoud per jaar;
- Voor de doorgaande hoofdvaarwegen kan de Minister nu weer preventief onderhoud plegen, voor de kleinere regionale vaarwegen niet. Daar wordt nog correctief onderhoud gepleegd (repareren wat stuk gaat). Het COV betreurt dit;
- Nu V&W een aanzienlijk aantal aanbestedingsmeevallers heeft geboekt op vaarwegprojecten meent het COV dat deze moeten worden aangewend voor het versnellen van andere vaarwegprojecten en preventief onderhoud. Hiermee zouden de bezuinigingen van enkele jaren geleden op aanleg projecten gecompenseerd kunnen worden. De meevallers gaan nu terug in de algemene pot;
- Het COV ziet ruimte om nog voor de begroting van 2007 een aantal vaarweg verruimingprojecten te versnellen (Maasroute en Zuid-Willemsvaart). Voorts zou het realiseren van meer ligplaatsen en autoafzetplaatsen in 2007 nog meer prioriteit moeten krijgen om de betrouwbaarheid en de veiligheid van de binnenvaart te vergroten. Het COV zal de Tweede Kamer vragen deze versnelling te ondersteunen;
- Voor de midden- lange termijn dringt het COV aan een aantal investeringen in vaarwegverruiming die gepland staan voor na 2010 naar voren te halen zoals bijvoorbeeld de aanleg van de derde Beatrixsluis, verruiming van het Twentekanaal (Delden-Hengelo) en de Geldersche IJssel, het op diepte brengen en houden van de vaarroute naar Harlingen, de ombouw van keersluis Zwartsluis, de verruiming van de Zaan en de aanleg van de overnachtingshaven Lobith;
- Daarnaast wil het COV bevorderen dat meer snelheid wordt gemaakt met het verkennen van de noodzaak van extra sluiscolken bij de Kreekrak, Terneuzen, Volkerak, Eefde, Lemmer, Gouda en Delfzijl;
- Het COV dringt aan op meer aandacht voor de natte aansluitingen op binnenhavens en industrieterreinen;

- Het COV is tevreden over het feit dat in de begroting het fileplan voor de wegen zodanig is aangepast dat spertijden voor bruggen over vaarwegen niet meer worden genoemd als maatregel;
- Het COV onderschrijft het voorstel van de Minister om voldoende ruimte langs de vaarwegen te reserveren teneinde een veilige transportfunctie over water te kunnen handhaven.

### Centraal Overleg Vaarwegen:

- EVO, Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport;
- VBKO, Vereniging van waterbouwers in bagger, kust- en oeverwerken;
- Koninklijke Schuttevaer.

## Klachten Inspectie Verkeer en Waterstaat

Het CBRB heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een brief gestuurd naar aanleiding van de vele klachten over IVW waarmee de binnenvaart de laatste tijd wordt geconfronteerd.

Aangegeven is dat de klachten al enkele malen met de Inspectie zijn gesproken en dat is geprobeerd om verbeteringen te realiseren. Het CBRB schrijft dat het zorgen baart dat het perspectief dat er op korte termijn verandering komt in de huidige situatie ontbreekt. De minister is gevraagd al het mogelijke te doen om de hoognodige verbeteringen te bevorderen.

Als bijlage bij de brief is onderstaand overzicht van de bij het CBR binnengekomen klachten meegezonden.

### Klachten

#### Communicatie

- Slechte telefonische bereikbaarheid IVW, met name in Den Haag.
- Lange wachttijd bij het doorverbinden naar de gevraagde afdeling.
- Zeer regelmatig wordt er verkeerd doorverbonden of de verbinding verbroken.
- Te weinig of geen basiskennis van zaken bij de telefonisten.
- Geen of onvolledige antwoorden op de gestelde vragen.
- Onvoldoende communicatie tussen de diensten te Rotterdam en Den Haag, men is onvoldoende op de hoogte van de status van een dossier.
- De werkdruk bij het personeel van IVW is naar buiten toe zeer duidelijk waarneembaar.

### Procedures binnen IVW

- Zeer regelmatig zoekraken van poststukken, rapporten, tekeningen.
- Verwisseling van de dossiers, indruk van complete chaos bij het beheer en de behandeling van de dossiers bij IVW.
- Veelvuldig fouten in de certificaten.
- Het niet tijdig voorzien van een (voorlopig of definitief) certificaat bij het verstrijken van de geldigheidsdatum van het voorlopig certificaat. Consequentie hiervan is dat het schip niet inzetbaar is, met de daarbij behorende onkosten en inkomstenderving.
- Vaak een zeer proactieve en vasthoudende rol van de ondernemer nodig om de zaken voor elkaar te krijgen. Hierdoor onnodige verspilling van mankracht en irritatie bij zowel de ondernemer als het personeel van IVW.
- Dramatisch lang wachten op definitieve certificaten.

### Kennis en kwaliteit

- Onvoldoende mensen met kennis en kwaliteit, waardoor een gedegen oordeel of goed onderbouwd antwoord te lang op zich laat wachten, of uitblijft.
- Geen uniforme interpretatie van de regelgeving en de voorschriften.
- Onvoldoende gekwalificeerd personeel om de hoeveelheid tekeningen te keuren. Hierdoor een niet te accepteren lange wachttijd voor het keuren van tekeningen, rapporten e.d.
- Onvoldoende gekwalificeerd personeel om de zaken op orde te stellen, zowel bij de afgifte van de certificaten (Den Haag) als bij de keuringen en de inspecties (Rotterdam).
- Voor herkeuringen van bestaande schepen maken ondernemers steeds vaker gebruik van de Duitse dienst, Schiffahrtsuntersuchungskommission (SUK), welke volgens zeggen adequaat opereert. Voor nieuwbouwschepen zijn de Nederlandse binnenvaartondernemers echter afhankelijk van IVW.

### **Twee voorbeelden**

Een binnenvaartondernemer laat voor twee vaartuigen tekeningen bezorgen bij IVW ter keuring. Van één vaartuig ontvangt hij binnen een week een ID-nummer, van het andere vaartuig wordt het pakket terug bezorgd. Uren aan het bellen geweest om duidelijk te krijgen waarom het terug gebracht werd. Geen verklaring voor de fout van de postkamer. De volgende dag het pakket weer per bode in Den Haag aan laten bieden. Na enkele weken nog geen ID-nummer toegewezen gekregen. Per telefoon om opheldering gevraagd. Minimale wachttijd 20 minuten. Via zeevaart en andere onjuiste afdelingen uiteindelijk met de juiste afdeling doorverbonden. Niemand weet waar de tekeningen zijn. Uitspraken doen vermoeden dat de communicatie met de dienst in Rotterdam niet optimaal is en een zekere wanhoop over de kennelijk heersende chaos is bespeurbaar. De ondernemer heeft geen idee waar zijn tekeningen zijn, heeft geen idee welke persoon hij moet spreken voor vragen, indien de tekeningen zijn gevonden, heeft geen idee wanneer de tekeningen in behandeling genomen worden, heeft geen idee hoe

lang dit gaat duren. Wanneer de ondernemer aangeeft dat hij IVW nog een week de tijd geeft en anders effectieve stappen met een advocaat gaat nemen en zijn tekeningen terug wenst om bij de Duitse Schiffahrtsuntersuchungskommission (SUK) aan te bieden, wordt meneer dezelfde dag gebeld door IVW, worden zijn tekeningen uit de stapels opgezocht en ter behandeling aangeboden. De ondernemer ziet tijdelijk af van juridische stappen en hoopt dat de zaak nu spoedig afgerond wordt.

Een binnenvaartondernemer meldt in juli 2006 dat hij bang is, tijdig aangevraagde subsidie mis te lopen, op een in zijn schip ingebouwde fase-2 gekeurde motor. Het wachten was op een stempel van IVW op de ingediende certificaten. Senter Novem, de dienst welke de subsidies verwerkt, gaf nog drie weken om een certificaat, voorzien van een stempel van IVW, in te dienen, anders zou de subsidie afgewezen kunnen worden. De ondernemer heeft schriftelijk aan Senter Novem om uitstel, met reden, van het indienen van een certificaat met stempel te verzocht, en van Senter Novem op 18 juli 2006 een uitstel gekregen van 6 weken. Deze tijd verstrijkt zonder dat er iets gebeurt. Bij navraag bij Senter Novem bleken daar acht van dergelijke dossiers te zijn. Senter Novem heeft om de twee weken contact met IVW over de status van deze zaken. Van de zaak van deze ondernemer zouden de betreffende TNO-rapporten bij IVW zoek zijn geraakt. Deze rapporten zouden bij TNO opnieuw worden opgevraagd, dan wordt het dossier behandeld. De binnenvaartondernemer hoopt dat dit nu ook gebeurd en op een coulante houding van Senter Novem inzake de subsidieverstrekking.

### **Europarlement wil meer steun voor de binnenvaart**

Het Europarlement wil meer geld reserveren voor de binnenvaart.

Een daartoe strekkend voorstel van Europarlementariër Corien Wortmann-Kool (CDA) is door de transportcommissie van het parlement onlangs unaniem aangenomen. De verwachting is dat het voltallige parlement het voorstel van de transportcommissie zal goedkeuren. Het parlement wil dat de Europese Unie tot 20 procent van waterwegprojecten in de lidstaten gaat financieren. De binnenvaart heeft recht op dezelfde status als het weg- en spoorverkeer, waar een dergelijke vergoeding al lang gebruikelijk is, aldus mevrouw Wortmann-Kool.

### **Brief Verenplatform**

Het Landelijk Verenplatform (in oprichting), een samenwerkingsverband tussen het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en de Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland (VEEON), is zeer verontrust over de voortgang van het tot stand komen van een landelijk Verenfond. Sinds 1992 (afschaffing WUW) pleiten VEEON en CBRB als belangenorganisaties al jaren voor de oprichting van een landelijk Verenfond. Als er op korte termijn niet geïnvesteerd wordt in verjonging van de veerpontenvloot, kan dit gevolgen hebben voor het in de vaart houden van

sommige veerverbindingen. Vanwege de niet altijd florissante situatie waarin veel veerponten zich bevinden hebben de belangenorganisaties in 2004 een onderzoeksrapport uitgebracht. Dit rapport bevestigde enerzijds het grote belang van de veerdiensten voor de regionale mobiliteit en gaf anderzijds aan wat de problemen zijn van de sector. Ook na de conferentie in 2005 georganiseerd door de provincie Gelderland over de toekomst van de Gelderse veren, is een bewustwordingproces in werking getreden, dat uiteindelijk heeft geresulteerd in een toezegging van de Minister om € 10 miljoen beschikbaar te stellen voor een landelijk Verenfonds, mits de decentrale overheden een cofinanciering zullen leveren.

Wij zijn de Minister zeer erkentelijk voor deze toezegging. Want met behulp van een dergelijk landelijk Verenfonds kan de zo essentiële verjonging en innovatie van de veerpontenvloot vormgegeven worden. Immers: externe financiers eisen garanties van de veerexploitant en omdat de winstmarges te klein zijn is het alleen mogelijk te investeren in vervanging of groot onderhoud als het landelijk Verenfonds daar borg voor staat. Aldus kan de verenbranche ook op langere termijn als gezonde bedrijfstak blijven voortbestaan.

Naar wij echter begrepen hebben gaan er binnen de IPO stemmen op om het geld niet aan de veren te alloceren, maar ongeoormerkt voor de algemene middelen te bestemmen. Dit verontrust ons zeer, zoals u zult begrijpen.

*Het Landelijk Verenplatform i.o. roept de decentrale overheden (provincies) dan ook op hun verantwoordelijkheid te nemen en het voorbeeld van de Minister van Verkeer en Waterstaat te volgen door voldoende middelen vrij te maken voor een landelijk Verenfonds. Alleen dan kan de verenbranche ook op lange termijn deze publieke dienst blijven uitvoeren.*

Het Landelijk Verenplatform i.o. wil namens de gehele sector zelf actief betrokken zijn en blijven bij de vormgeving van het landelijk Verenfonds, en wil daartoe gaan fungeren als gesprekspartner van de provinciale overheden. Wij streven hierbij naar een duurzaam systeem waarbij het Verenplatform (op nog nader in te vullen wijze) de werkzaamheden voor het landelijk Verenfonds uitvoert, en zijn zelfs graag bereid om financiële middelen beschikbaar te stellen voor de mankracht die benodigd is om dit systeem op te zetten.

Graag treden wij, in ons beider belang, met u in nader overleg over de invulling van het landelijk Verenfonds. Overigens zal een afschrift van deze brief ter informatie verzonden worden aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, IPO, VNG, en relevante media.

*Was getekend:*

*B.M. Brouwer, voorzitter V.E.E.O.N.*

*J.H.Hania, voorzitter overleggroep Veerdiensten (CBRB)*

## **Projectrapportage Binnenvaart 2005 van Arbeidsinspectie**

Van juli tot en met november 2005 heeft de Arbeidsinspectie in samenwerking politie te water een inspectie-

project uitgevoerd op binnenvaartschepen.

Dit gebeurde zowel tijdens het laden als het lossen aan de wal als aan boord van schepen zelf.

Gecontroleerd werden de arbeidsomstandigheden, de vaar- en rusttijden van bemanningsleden en de illegale tewerkstelling op deze schepen.

Er werden in totaal 210 schepen geïnspecteerd; bij 73 schepen zijn door de Arbeidsinspectie 136 overtredingen geconstateerd, waarbij handhavend is opgetreden. De meest voorkomende overtredingen hebben betrekking op het niet dragen van reddingsvesten tijdens risicovolle werkzaamheden, de veilige en ordelijke inrichting van arbeidsplaatsen en de veiligheid van arbeidsmiddelen.

De politie te water heeft bij 50% van de schepen overtredingen van de vaar- en rusttijden geconstateerd. Het inspectierapport geeft niet aan waar deze overtredingen uit bestonden.

Aan boord van binnenschepen zijn geen illegale werknemers aangetroffen.

*Geïnteresseerden in het inspectierapport kunnen contact opnemen met de heer Mr. M.J.M. Koning*

## **Onderzoek milieukeurmerk binnenvaart**

Binnenvaartorganisaties en de overheid doen serieuze pogingen om te komen tot een convenant waarin onder andere de afspraken vastgelegd zou moeten worden dat de binnenvaart in 2016 de schoonste vervoerstaking moet zijn.

Het milieubeleid van Verkeer en Waterstaat, aldus een verspreid informatieblad, is er op gericht om de sterke eigenschappen van de binnenvaartsector te behouden en te bevorderen.

De binnenvaartbranche heeft hierin zijn eigen verantwoordelijkheid. Het ontwikkelen en uitzetten van een milieuzorgsysteem, zoals het ScheepsMilieuPlan is een goede start op weg naar een milieubewuste en duurzame sector.

Om een tweede stap te zetten in het verbeteren van de milieuprestaties coördineert Rijkswaterstaat in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de ontwikkeling van het milieukeurmerk in samenwerking met de marktpartijen.

Uitgangspunt is dat deelnemers aan het milieukeurmerk hiervan voordeel genieten.

Om kosten te beperken en de binnenvaart niet extra te belasten met keuringen gaat Rijkswaterstaat onderzoeken aan welke keuringen de binnenvaart reeds onderworpen is.

Mogelijk zou een toekomstig milieukeurmerk onderdeel worden van bestaande certificeringen en/of keuringen. Onderzoekers zullen keuringsinstanties in beeld brengen met als doel later te kunnen beoordelen of er bestaande instanties zijn die het milieukeurmerk kunnen uitvoeren.

*Voor verdere informatie: mevr. J.Lopes-Sturiale van RWS Zuid-Holland 010 - 402 63 80*

## 24 november 2006 CTGG- voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen in het Land van Ooit te Drunen

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen vindt plaats op vrijdag 24 november a.s. in het Land van Ooit te Drunen (N.B.). Zoals gebruikelijk wordt aandacht besteed aan een reeks van onderwerpen die in nauw verband staan met actuele ontwikkelingen op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voorzien is dat de volgende onderwerpen de revue zullen passeren:

- Inspectierapport 'Transport vloeibare chemicaliën' van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Arbeidsinspectie door de heer R. Peltzer - projectleider van de Arbeidsinspectie.
- Nota vervoer gevaarlijke stoffen (stand van zaken basiswet en permanente verbetering van de veiligheid) - woordvoerder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- De belangrijkste wijzigingen van het ADR per 1 januari 2007 door Adriaan Pels van EVO.
- Presentatie van het onderzoeksrapport 'Evaluatie regeling veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen' door mr. Rens Vermeulen - programma veiligheid van V&W, met aansluitend een discussie hierover met de Vereniging van veiligheidsadviseurs (VVA).
- EU-verordening 'Security in de logistieke keten' voor alle modaliteiten door mevr. mr. Daniëlle Gevers Deynoot van EVO.
- Globally harmonised system of classification and labelling of chemicals (GHS) door mevr. Heddy de Wijs - programma veiligheid van V&W.

De dagvoorzitter is dhr. ir. Hennie Standaar, aftredend voorzitter van de CTGG.

De voorlichtingsdag begint om 10.00 uur (zaal open om 09.00 uur) en duurt tot ca. 15.45 uur. Gelet op signalen van vorige voorlichtingsdagen wordt wat mee tijd ingeruimd voor de deelnemers om te netwerken en om de stands te bezoeken.

De kosten voor deelname aan de voorlichtingsdag bedragen onveranderd € 125,- (ex BTW).

Een inschrijfformulier is bij deze brief gevoegd. U wordt verzocht dit per fax te zenden aan: de EVO ter attentie van mevrouw A. van Westenbrugge, fax nummer 079 - 346 78 71 of per e-mail [A.van.Westenbrugge@evo.nl](mailto:A.van.Westenbrugge@evo.nl)

## Nieuwe leden

Groep Varende Ondernemers (sleep- en duwvaart)  
Scheepvaartbedrijf Teirlinck B.V.

## Agenda

### oktober:

- 19 oktober om 14.00 uur - Achterbanbijeenkomst Groep Varende Ondernemers
- 25 oktober om 10.00 uur - Dagelijks Bestuur CBRB
- 31 oktober om 11.00 uur - EBU NTK in Duisburg

### november:

- 3 november om 10.00 uur - Ledenvergadering Groep Containeroperators
- 13 november om 14.00 uur - Algemene Ledenvergadering CBRB