

Rinus de Korte tot voorzitter EBU benoemd

Tijdens de 16e zitting van de Verwaltingsrat van de EBU op 5 oktober jl. is Rinus de Korte tot voorzitter van de EBU gekozen. Hij was reeds vice-voorzitter, welke functie volgens het gehanteerde schema nu door een vertegenwoordiger van de Zwitserse delegatie in de persoon van Rudi Feierabend wordt vervuld.

De Heer De Korte volgt de heer Heinz Hofmann op, die sedert april 2004 leiding heeft gegeven aan de EBU. Gelet op diens ervaringen heeft de heer Hofmann gepleit voor overleg binnen de organisatie met als doel de ambtstermijn van de voorzitter langer te maken dan nu statutair is vastgelegd.

Handboek Arbozorg Binnenvaart

Het CBRB geeft een nieuw, geheel geactualiseerd, Handboek Arbozorg Binnenvaart uit. De nieuwe uitgave vervangt de oude, uit 1997 daterende versie en is aangepast aan de sindsdien op vele punten gewijzigde arbowetgeving.

In tegenstelling tot het oude papieren handboek is het nieuwe uitsluitend op CD-ROM verkrijgbaar. Hierdoor is het mogelijk rekening te houden met het feit dat veel bedrijfsrisico's in de binnenvaart deelsector-specifiek zijn. Met name kan ook de - wettelijk verplichte - risico-inventarisatie en -evaluatie (RIE) veel efficiënter worden uitgevoerd; door de in het handboek opgenomen elektronische vragenlijst in te vullen wordt automatisch een op het bedrijf toegespitst plan van aanpak opgesteld. Het nieuwe handboek is zodoende geschikt voor gebruik op elk soort schip, of het nu een spits, een Kempenaar, een 135 meter schip of een duwboot is, en ongeacht de deelsector (passagiersvaart, containervaart, drogeladingvaart, tankvaart, duwvaart, sleep- en bijzondere transporten).

Het nieuwe Handboek Arbozorg Binnenvaart kan schriftelijk bij het CBRB worden besteld à € 25,- (CBRB-leden) c.q. € 75,- (niet-leden) exclusief BTW en verzendkosten.

Sociale partners akkoord met BrancheRIE

Mede aanleiding tot de uitgave van het nieuwe handboek is de totstandkoming van een zogeheten BrancheRIE voor de binnenvaart. Op instigatie van het CBRB hebben de sociale partners daarover overleg gevoerd in het voorjaar van 2006. Daarbij is overeenstemming bereikt over een RIE-instrument; inmiddels is ook de erkenning van dit instrument als BrancheRIE voor de binnenvaart aangevraagd.

De status van BrancheRIE biedt een belangrijk voordeel voor ondernemingen die maximaal 25 werknemers in dienst hebben: zij komen bij gebruik van de BrancheRIE in aanmerking voor een verlichte, en dus kostenbesparende, toetsing door hun arbodienst. Verder opent de BrancheRIE de mogelijkheid om ondernemingen die maximaal 10 werknemers in dienst hebben geheel vrij te stellen van de verplichting om hun RIE te laten toetsen door een arbodienst; daarvoor geldt evenwel als voorwaarde dat de BrancheRIE in de CAO wordt opgenomen.

Nadere informatie kan worden ingewonnen bij de heer Mr. M.J.M. (Michiel) Koning.

CMNI verdrag en de verplichte vervoerdocumenten (zie bijlage)

Het CMNI verdrag is een internationaal verdrag dat beoogt de overeenkomsten voor het goederenvervoer in de binnenvaart te regelen. Sinds 1949 is er met tussenpozen over het verdrag onderhandeld.

In Nederland is het verdrag in werking sinds 1 oktober 2006. Verwacht wordt dat in 2007 het verdrag daadwerkelijk in werking zal treden in Duitsland en daarmee verplicht is voor het overgrote deel van het binnenvaartvervoer.

Een voor de praktijk belangrijke verplichting betreft het op te maken vervoerdocument. In dit vervoerdocument, dat voor ieder transport over de binnenwateren van de landen die het verdrag hebben ondertekend verplicht is, moet conform artikel 11 lid 5 van het verdrag het volgende worden opgenomen:

- a. naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;
- b. de geadresseerde van de goederen;
- c. de naam of het nummer van het schip;
- d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;
- e. de gebruikelijk aanduiding van het soort goederen en hun verpakkingen en voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;
- f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;
- g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimten kunnen of moeten worden vervoerd;

- h. ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;
- i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognosementen, het aantal originele exemplaren;
- j. de dag en plaats van uitgifte.

Het is een illusie te veronderstellen dat een verdrag, waar bijna zestig jaar over is onderhandeld en dat ondertekend is door 16 landen, waarbij de tekst moet passen in de internationale vervoerrechtelijke rechtsorde en de nationale rechtsorde van de ondertekenende landen eenvoudig in te passen is. Dit geldt in het bijzonder voor de feitelijke verplichting een vervoerdocument op te maken.

Getracht wordt om via de juridische commissies van het IVR en de VBW dit document verder vorm te geven en internationaal vast te stellen. Dit om een eenduidig internationaal document te hebben waar bedrijven eenvoudig mee kunnen werken en elektronische opmaak en verwerking mogelijk is. Elektronische verwerking is noodzakelijk voor bijvoorbeeld lading in duwbakken waar geen mogelijkheid is documenten te overhandigen na belading en containervervoer waar papieren documenten praktisch gezien niet realiseerbaar zijn. Momenteel wordt gewerkt aan een handleiding voor het invullen van de vervoerdocumenten. Dit laat nog even op zich wachten omdat het wenselijk is eerst internationaal afstemming te bereiken over de vormgeving en invulling van het document en de wijze waarop dit elektronisch gedaan kan worden.

Als bijlage bij deze nieuwsbrief treft u een concept vervoerdocument aan. Dit document voldoet aan de eisen die in het CMNI verdrag zijn opgenomen. Het CMNI verdrag en het vervoerdocument zijn te downloaden op www.ivr.nl

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. J. (Jan) Vogelaar.

IWV wil dienstverlening verbeteren

Eén van de vele zaken waar het CBRB zich in de afgelopen maanden in het belang van de leden mee bezig heeft gehouden is de klachtenregen over het functioneren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Dankzij de medewerking van de leden op dit punt zijn de vele klachten geïnventariseerd en op 27 juni dit jaar onderwerp van gesprek geweest tijdens een overleg met de Inspectie en de directeur van het CBRB, de heer Roos. In een brief van 9 oktober jl. schrijft de IWV aan het CBRB dat één en ander heeft geleid tot het vrijmaken van mensen en middelen om de prestaties te verbeteren. Tijdens het gesprek met het CBRB is van de zijde van IWV aangegeven dat werving en opleiding van personeel, alsmede de aanschaf van programmatuur en licenties snel - zij het niet onmiddellijk - tot resultaat zal moeten leiden. Over de toezeggingen en verbeterplannen bent u via de Nieuwsbrief met regelmaat op de hoogte gehouden.

Volgens afspraak heeft er op 3 oktober opnieuw een gesprek plaatsgevonden, waarbij de door het CBRB

opgesomde klachten zijn besproken.

Het overleg tussen CBRB en IWV heeft geleid tot een brief van IWV aan ondernemers en belangenorganisaties in de zee- en binnenvaart.

In deze brief van 9 oktober geeft IWV aan wat er concreet gedaan wordt om de dienstverlening te verbeteren. Toegegeven wordt dat de uitvoering van eerder in gang gezette verbeteracties te wensen over liet. Er is een plan van aanpak vastgesteld met als doel de prestaties en de dienstverlening verder te verbeteren. Dit plan is gericht op aspecten van bereikbaarheid, verbetering van kennisniveau, reductie van behandelzeiten en de borging van de kwaliteit van de te leveren producten.

De Inspecteur Generaal voor Verkeer en Waterstaat geeft in zijn brief aan dat het volgende is gerealiseerd dan wel is ondernomen:

- Realisatie van één centraal contactpunt (loket) voor alle administratieve handelingen van documenten en eventuele vragen.
- Extra inzet van capaciteit bij het informatiecentrum van de Inspectie zodat er gemiddeld 10 telefoonlijnen over de hele dag open zullen zijn.
- Extra inzet van capaciteit voor vragen die per e-mail aan IWV worden gesteld. De vragen zullen binnen 2 werkdagen worden beantwoord.
- Extra inzet van capaciteit om doorlooptijden betreffende de inboeking van tekeningen en andere aanvragen te verkorten en de kwaliteitsborging van de afgifteproces te garanderen
- De inspectie is momenteel druk bezig om een elektronisch loket voor de uitgifte van vergunningen en certificaten te ontwikkelen.

In de brief wordt verder aangegeven dat naast de hiervoor genoemde punten het investeren in de kennis en expertise van de IWV medewerkers hoog op de agenda staat.

Medewerking klant om aanvraagprocedures vlot te laten verlopen:

- Er voor zorgen dat de gegevens in het Kadaster juist en actueel zijn alvorens een aanvraag bij IWV in te dienen. De aanvrager hoeft dan zelf geen gegevens meer bij IWV in te leveren.
- Aanvraagformulieren juist en volledig invullen. Er dient gebruik te worden gemaakt van de voorgeschreven formulieren, te downloaden van de website www.iwv.nl
- De benodigde formulieren voor het behandelen van de aanvraag tijdig aan te leveren.
- Geen dubbele aanvragen (per post, fax of e-mail) indienen.
- Aanvragen en overige vragen op de juiste wijze en op het juiste adres aan leveren via
*Inspectie Verkeer en Waterstaat
Postbus 13194, 2501 ED Den Haag
telefoon: 088 - 489 00 00 / fax 070 - 456 25 60
internet www.iwv.nl*

Kwalificatie Matroos-Motordrijver

Wanneer u volgens ROSR artikel 23.11, minimumbemanning van hechte samenstellen, een machinist of een matroos-motordrijver nodig heeft, is het van belang de eisen van bekwaamheid te kennen waar dit personeel aan moet voldoen. Deze zijn te vinden in ROSR, artikel 23.02.

- Lid 2.4 Matroos-motordrijver

- a. De bekwaamheid als matroos hebben en met goed gevolg een door de bevoegde autoriteit erkend examen matroos-motordrijver hebben afgelegd. (deze cursussen en examens bestaan niet meer).
- b. Een vaartijd hebben van tenminste 1 jaar als matroos op een binnenschip met eigen mechanische middelen tot voortbeweging en elementaire kennis op het gebied van motoren bezitten.

- Lid 2.8 Machinist

- a. Ten minste 18 jaar zijn en met goed gevolg een eindexamen hebben afgelegd voor een opleiding op het gebied van motoren en werktuigkunde.
- b. Ten minste 19 jaar zijn en een vaartijd hebben van ten minste 2 jaren als matroos-motordrijver op een binnenschip met eigen mechanische middelen tot voortbeweging.

Op grond van deze omschrijvingen wordt door de WSP een stuurman bijvoorbeeld niet als matroos-motordrijver geaccepteerd. Het is daarom van belang, wanneer men aan de eisen voldoet, dit in het dienstboekje bij de betreffende kwalificatie af te laten stempelen. De hiertoe bevoegde instantie, SAB Vaardocumenten, let hierbij op daadwerkelijke vaartijd op een motorschip en kan mogelijk aan de schipper om een handtekening vragen onder een document waarin de gevraagde elementaire kennis op het gebied van motoren omschreven staat.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij de helpdesk, mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

Brancheorganisaties richten Verenplatform op

Officieel openingsseminar op vrijdag 17 november 2006 De Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland (VEEON) en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) hebben het initiatief genomen om gezamenlijk een Landelijk Verenplatform op te richten.

De doelstelling van het Landelijk Verenplatform is om gezamenlijk de collectieve belangen van de veerdiensten te behartigen op alle relevante terreinen, gebruik makend van en rekening houdend met de specifieke expertise en deelbelangen per organisatie. Het Verenplatform moet gaan fungeren als gesprekspartner van de overheden op gemeentelijk, provinciaal en nationaal niveau.

De VEEON en het CBRB hebben al eerder samengewerkt tijdens het onderzoek naar het maatschappelijk belang van de veerdiensten, hetgeen in 2004 geresulteerd heeft in het onderzoeksrapport "Hoe ver is de overkant".

De directe aanleiding voor de oprichting van het Lande-

lijk Verenplatform is de toezegging van de Minister van Verkeer & Waterstaat om een bedrag van € 10 miljoen te bestemmen voor een speciaal Verenfonds. Het Verenplatform wil met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en de betrokken provincies in overleg om het Verenfonds vorm en inhoud te geven.

Ter gelegenheid van de officiële oprichting van het Landelijk Verenplatform wordt een oprichtingsseminar georganiseerd, dat zal plaatsvinden op vrijdag 17 november 2006 vanaf 14.00 uur aan boord van de Gorinchem VIII van Veerdienst Gorinchem, Buiten de Waterpoort te Gorinchem.

Aldus willen wij het Verenplatform duidelijk in de markt zetten en tevens een stimulans afgeven aan de provinciale overheden om de verdere invulling van het Verenfonds ter hand te nemen.

Gesprekken in Straatsburg over zwavelarme brandstof

De laatste tijd is er veel te doen over de reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen uit de scheepsmotoren voor de binnenvaart. Discussies over emissies vinden overal in Europa plaats, maar vooral in Nederland, omdat zowel door de Nederlandse wetgeving als door de verkeersintensiteit de emissies bouwactiviteiten kunnen frustreren. Dit speelt ook een rol bij de voorgenomen aanleg van de Tweede Maasvlakte. Op een aantal achterlandtrajecten in het Rotterdamse dreigen namelijk de grenswaarden te worden overschreden indien het vervoer van en naar de Maasvlakte zal gaan toenemen. Ook de uitstoot van de binnenvaart speelt daarbij een aanzienlijke rol. Daarom is de druk om tot emissievermindering te komen erg groot. De binnenvaart werkt aan een stapsgewijze afbouw van de emissies door het aanscherpen van de eisen voor scheepsmotoren. Niet alleen is de nodige maatschappelijke druk om dat proces te versnellen groot, maar ook de binnenvaart zelf wil nadrukkelijk bekend blijven als de schoonste tak van vervoer. Dat is in ons eigen belang en draagt bij aan het succes van onze bedrijfstak.

Een groot probleem van onze sector ten opzichte van het wegvervoer is het feit dat autodiesel op het gebied van zwavel (50 ppm tegenover 2000 ppm) aanzienlijk schoner is dan scheepsdiesel.

De reden voor dit verschil ligt in de (Europese) wetgeving, waarbij brandstofkwaliteit van de binnenvaart gekoppeld is aan die voor de zeevaart en niet aan die voor het wegvervoer.

Schone zwavelarme brandstof alleen al zorgt voor veel minder uitstoot.

Om die reden wordt serieus nagedacht over de vraag of onze gasolie niet een vergelijkbaar zwavelgehalte moet krijgen als die voor het wegvervoer. De verwachte hogere kosten zullen naar verwachting zeer gering zijn en ook voor een ieder gaan gelden (bij het verplichtstellen daarvan).

Met deze ontwikkelingen in gedachte zijn verleden week de binnenvaartlanden verenigd in de CCR bijeen gekomen om zich te laten informeren over mogelijkheden daarvoor.

Vanuit onze sector waren de beide Europese organisaties (EBU en ESO) aanwezig. Tevens waren er vertegenwoordigers van de Europese motorenfabrikanten aanwezig (Euromot) als ook van de oliemaatschappijen (Europaia).

De motorenfabrikanten maakten duidelijk dat het proces van schone motoren en zwavelarme/vrije brandstof wereldwijd op gang is gekomen (EU/VS/Japan) en dat de veraste schone brandstof binnenkort voor wat betreft zwavel op 10ppm/15ppm komt te liggen. Ook de invoering van nieuwe motortechniek (bij ons fase II), zal ongeveer gelijk op wereldschaal plaatsvinden. Wat betreft Europaia mag vanaf 2010 de zwavelnorm verlaagd worden tot 10 ppm. Zij gaven aan te verwachten dat in het algemeen ook oudere motoren hiervan geen hinder zullen ondervinden. Misschien zijn aangepaste smeerolies of toegevoegde additieven in gasolie voor bepaalde motoren wenselijk.

De Europese Binnenvaart Unie gaf bij monde van haar nieuwe voorzitter Rinus de Korte aan best bereid te zijn om positief na te denken over de invoering van zwavelarme brandstof, maar dat het dan wel onweerlegbaar duidelijk moet zijn dat het huidige motorenpark hiermee zonder problemen mee kan werken zonder dat er schade wordt veroorzaakt aan deze motoren. Dit vraagt eerst nader onderzoek, zowel wat betreft motoren als wat betreft eventueel aan te passen smeerolies of additieven in gasolie.

De bijeenkomst in Straatsburg was zinvol, omdat het duidelijk is geworden waar en welke de toekomstige ontwikkelingen te verwachten zijn. Of dat ook zal leiden tot een spoedige invoering van zwavelarme gasolie zal moeten blijken uit onderzoek over het effect van deze brandstof op oudere motoren. Deze onderzoeken zullen zonder twijfel binnenkort van start gaan.

Over verdere ontwikkelingen houden wij u op de hoogte

Mr. A.N. (Ton) Roos, directeur.

Veiligheidsmaatregelen APM Terminals Rotterdam

Al eerder hebben wij u via de Nieuwsbrief laten weten, dat bij APM Terminals te Rotterdam-Maasvlakte een aantal veiligheidsmaatregelen van kracht zouden worden. Zo moeten schippers, naar analogie van de vrachtwagenchauffeurs op de terminal, voortaan een felgekleurd hesje en een veiligheidshelm dragen als zij zich op de terminal bevinden. Ook heeft APM-T schippers en andere bemanningsleden verzocht om, als ze tijdens het laden/lossen aan dek van hun schip lopen, eveneens een reflecterend hesje te dragen. De reden hiervoor is, dat de kraanmachinisten de mensen aan boord vaak niet zien, vooral in het donker en/of bij slecht weer, met mogelijke ernstige veiligheidsrisico's tot gevolg.

Helaas meldt APM-T ons, nog geen verbetering waar te nemen in het gebruik van deze veiligheidsmiddelen door de binnenvaart. APM-T heeft daarom aangekondigd in november ludieke acties te gaan houden om het gebruik van de veiligheidsmiddelen onder de aandacht te gaan

brenge. Vanaf december worden er serieuze waarschuwingen uitgedeeld, en vanaf januari zal, in voorkomende gevallen, het lossen/laden stilgelegd worden!

Wij raden u daarom nogmaals aan, in uw eigen belang, te zorgen voor goede beschermingsmiddelen tijdens het laden/lossen en op de kade.

Mocht u nog op- of aanmerkingen hebben over de veiligheid op terminals in het algemeen, en bij APM-T in het bijzonder, dan vernemen wij deze graag, zodat wij deze met de terminal kunnen bespreken. In het geval van APM-T is het beperkte aantal binnenvaarttrappen en de dikte van de fenders voor het CBRB een belangrijk aandachtspunt.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt M.sc.

Regelgeving op website IVW

Onlangs hebben de leden van het CBRB een chronologisch overzicht ontvangen van de overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen Rijn (ROSR). In de begeleidende brief is benadrukt dat voor een juiste interpretatie het vaak nodig is het ROSR er op na te slaan. Deze regelgeving is niet bij alle ondernemers aan boord. Het is echter ook op de website van IVW te vinden en wel op de volgende wijze:

www.ivw.nl

- > *Water*
- > *Binnenvaart*
- > *Regels*
- > *I-check*
- > *Ga naar > I-check (opent nieuw scherm)*
- > *Componenten*
- > *Binnenvaart*
- > *Wetgeving*
- > *Selecteer alle*
- > *Ok*
- > *Onder de koppen welke nu zichtbaar zijn hangt de regelgeving, deze wordt zichtbaar wanneer er op geklikt wordt.* Het ROSR is te vinden onder "regels voor Rijnschepen".

Er vindt op dit moment een onderzoek van de hoofdredactie van IVW plaats naar de gebruiksvriendelijkheid en de toegankelijkheid van de website van IVW. Het CBRB denkt hierbij mee en heeft hierover onlangs advies gegeven.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij de helpdesk, mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

EBU en IVR naar Polen

Met de uitbreiding van de EU door de toetreding van nieuwe lidstaten groeit ook het belang van de EBU en de IVR.

De Europese Binnenvaart Unie is de internationale binnenvaartspreekbuis voor Brussel waarin nieuwe lidstaten vertegenwoordigd zijn of gaan worden. Ook voor de IVR is het voor haar werkzaamheden van belang om

nieuwe toetreders in haar gelederen op te nemen. Om deze redenen organiseren de EBU en de IVR samen met de Maritime University van Szczecin (Polen) een Seminar en Business Meeting op 23 november 2006 aldaar. Het seminar is vooral bedoeld om informatie uit te wisselen over algemene- en specifieke belangen. Onderwerpen als 'algemene informatie over de Europese vervoerspolitiek', wettelijke aspecten en de actuele situatie van de binnenvaart in Polen krijgen de aandacht. Sprekers tijdens het seminar zullen o.a. zijn mevrouw Theresia Hacksteiner (algemeen secretaris van de EBU en de IVR), Mr. Jan Simons, rapporteur van het "Naia-des" programma van het Europees Economisch en Sociaal Comité in Brussel. Deelnemers aan het congres zijn Poolse vertegenwoordigers van de binnenvaartbedrijven en organisaties, de verzekeringsbranche en belangstellenden uit de overheid en de private sector.

Voor meer informatie en deelname aan het seminar kunt u contact opnemen met mevr. Th. Hacksteiner, e-mail: hacksteiner@ebu-uenf.org

CBRB vraagt overgangstermijn voor bestelde fase 1-motoren

Zoals bekend, gaan op 1 juli 2007 strengere emissie-eisen voor scheepsmotoren, de zogenoemde "Fase 2", gelden. Dat betekent, dat vanaf dat moment alleen nog motoren ingebouwd mogen worden die voldoen aan de eisen van de Centrale Rijnvaartcommissie voor fase 2-motoren.

Er is een groot aantal nieuwbouwcasco's onder constructie of onderweg om in Nederland afgebouwd te worden. Voor de meeste van deze schepen zijn fase 1-motoren besteld, omdat deze volgens de planning nog ruim voor 1 juli 2007 afgeleverd zouden worden. Door de extreme drukte en enorme vraag naar schepen wereldwijd zijn de scheepslevertijden echter aanzienlijk uitgelopen. Derhalve zal de oplevering van een groot aantal van de binnenvaartcasco's doorschuiven tot na 1 juli 2007, waarna de voor deze casco's bestelde fase 1-motoren niet meer ingebouwd mogen worden.

De drukte in de scheepsbouw (en olie- en offshoresector) heeft ook zeer nadrukkelijk zijn effect op de levertijden van de diverse motoren. De wereldwijde fabriekscapaciteit voor scheepsmotoren is al voor langere tijd volgeboekt: de huidige levertijd voor een nieuwe fase 2-motor bedraagt meer dan anderhalf jaar. Het leveren van fase 2-motoren in plaats van de reeds bestelde fase 1-motoren is door de genoemde levertijden dan ook onmogelijk geworden. Het behoeft geen betoog dat de betreffende binnenvaartondernemers hierdoor ernstig gedupeerd zullen worden.

Het CBRB heeft daarom het initiatief genomen om, samen met de collega-organisaties, via de Minister van Verkeer & Waterstaat bij de CCR op een oplossing aan te dringen. Want het kan naar ons idee niet zo zijn, dat

de betreffende ondernemers de dupe worden van omstandigheden die noch zij zelf, noch de motorenleveranciers op enigerlei wijze kunnen beïnvloeden.

Het milieu staat bij de binnenvaart hoog in het vaandel. De binnenvaart is de schoonste modaliteit en wil dat graag blijven. Wij willen daarom ook zo snel mogelijk overstappen op schonere motoren en, in het verlengde daarvan, op schonere brandstof met een lager zwavelgehalte (zie elders in deze Nieuwsbrief).

Wij willen derhalve niet aandringen op uitstel van invoering van fase 2. In plaats daarvan stellen wij echter voor, dat naar analogie van de EU-richtlijn, een overgangsmaatregel getroffen wordt voor de betreffende reeds bestelde motoren (naar schatting circa tachtig stuks).

Daarnaast maken wij ons zorgen of er vanaf 1 juli 2007 überhaupt voldoende fase 2-motoren geleverd zullen kunnen worden. Tot dusver zijn alleen motoren met een betrekkelijk gering vermogen gecertificeerd en beschikbaar. Fabrikanten zijn hard aan het werk om hun motoren voor de deadline van 1 juli 2007 gecertificeerd te krijgen en hebben er ook vertrouwen in dat dat zal lukken, maar vooralsnog zijn er geen fase 2-motoren met grotere vermogens beschikbaar. Dit zullen wij bij DG ENTR van de Europese Commissie en de CCR onder de aandacht brengen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt M.sc.

Inventarisatie beroepsprofielen Europese binnenvaart

Op het veld van de Europese binnenvaart is het aantal spelers de afgelopen jaren behoorlijk gegroeid, zeker na de jongste uitbreiding van de Europese Unie. Kijkend naar de beleidsvoornemens van diezelfde Europese Unie, staat de binnenvaart, Europees gezien, aan de vooravond van belangrijke ontwikkelingen. De capaciteit zal sterk groeien, net zo als het aantal betrokken Europese landen en het aantal werkzame mensen. Internationalisering doet zich op allerlei aspecten in en rond de binnenvaart voor. Dit vraagt om overleg en afstemming en veroorzaakt een behoefte aan harmonisatie.

Een aantal nauw betrokken organisaties als CCR en EBU en de sociale partners in de Europese binnenvaart, vraagt reeds geruime tijd aandacht voor de positie van de mensen die nu en in de toekomst op al die binnenvaartschepen werken of zullen werken. In het verband van de EU wordt hiertoe onder andere de "Sociale Dialoog" gevoerd, waarbij men nagaat op welke terreinen en op welke wijze vormen van harmonisatie wenselijk dan wel noodzakelijk zijn.

Vanuit CCR en EBU is met name aandacht gevraagd voor de beroepsprofielen matroos en schipper en aangegeven dat het wenselijk is om na te gaan hoe dat in de diverse landen geregeld is, waar overeenkomsten en verschillen liggen en welke mogelijkheden er liggen om tot

vormen van harmonisatie ten komen. Een inventarisatie op deze punten kan een belangrijke onderlegger vormen voor de te voeren dialoog.

Sociale partners, Nederland Maritiem Land (NML), Stichting Projecten Binnenvaart (SPB) en de Onderwijscoördinator Binnenvaart, hebben deze signalen opgepakt en een opzet ontwikkeld voor een inventarisatie van beroepsprofielen voor matroos en schipper in de Europese binnenvaart. Besloten is om ook de beroepsopleidingen in de inventarisatie meet te nemen.

NML werd de opdrachtgever en de SPB opdrachtnemer voor dit inventariserend onderzoek. Het wordt - in nauwe samenwerking met een breed samengestelde klankbordgroep - uitgevoerd door ISEO Consult en gecoördineerd door de onderwijscoördinator Binnenvaart.

Het eindrapport van de inventarisatie zal in december 2006 verschijnen. Het zal duidelijk maken dat de verschillen tussen inhoud, diplomering (vaartijd)eisen, kwalificatie en dergelijke, soms (bijzonder) groot zijn en dat het lastig is om een goed gestructureerd overzicht op te stellen. Het verzamelde materiaal is geïnventariseerd en geanalyseerd op overeenkomsten en verschillen. Op basis daarvan zijn vervolgens conclusies getrokken en worden aanbevelingen gedaan met het oog op mogelijke vormen van harmonisatie.

Het rapport zal worden aangeboden aan alle betrokkenen en in het verdere verloop van de eerder genoemde dialoog de rol en betekenis van deze inventarisatie verder duidelijk worden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer D. (Daan) van der Wekken, Onderwijscoördinator Binnenvaart (tel. 010 - 206 06 09).

Veel leerlingen beroepsopleidingen binnenvaart

De beroepsopleidingen binnenvaart Harlingen, IJmuiden en Rotterdam melden alle een groeiende belangstelling voor de opleidingen voor de binnenvaart. Dat geldt zowel voor de opleiding matroos als voor schipper.

De belangstelling komt vooral 'van de wal', d.w.z. van leerlingen die niet uit de binnenvaartwereld zelf afkomstig zijn. Dat zijn positieve ontwikkelingen omdat de binnenvaart kennelijk steeds meer en beter bekend raakt onder jongeren in het basisonderwijs en het VMBO.

De Onderwijscoördinator Binnenvaart krijgt steeds vaker vragen van allerhande mensen, die willen weten hoe je in de binnenvaart aan de slag kunt, wat men dan moet leren, enzovoort.

Ook ondernemers informeren in toenemende mate naar mogelijkheden om mensen in hun bedrijf en aan boord op te leiden. In dit verband is het wellicht nuttig om er op te wijzen dat de overheid dit stimuleert door de werkgeversbijdrage voor een BBL-leerling (werken en leren) aan boord te verhogen naar 5500 Euro.

Nog meer instroom zou gerealiseerd kunnen worden als er meer stage mogelijkheden zouden kunnen komen. Veel mensen willen eerst kennismaken voordat ze kiezen. Momenteel wordt bekeken hoe daar aan tegemoet te komen is.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer D. (Daan) van der Wekken, Onderwijscoördinator Binnenvaart (tel. 010 - 206 06 09).

Opleiding kapitein/manager binnenvaart van start

Op 1 juni 2006 werd op het STC te Rotterdam een nieuwe beroepsopleiding voor de binnenvaart gepresenteerd: Kapitein/Manager Binnenvaart.

In november 2003 organiseerde het CBRB een symposium over beroepsopleidingen/onderwijs voor de binnenvaart. Tijdens de daar gevoerde discussie over de toekomst, zijn vanuit de branche nadrukkelijke signalen afgegeven over de behoefte aan een beroepsopleiding voor 'meer dan varen alleen'. Daarbij werd vooral gedoeld op de behoefte aan mensen met binnenvaartexpertise voor het leiden van complexer wordende binnenvaart-ondernemingen en mensen die met kennis van binnenvaart opereren op het terrein van transport, logistiek en zakelijke dienstverlening

In het overleg van kenniscentrum, bedrijfstak en beroeps-onderwijs zijn deze signalen op tafel gekomen en werd afgesproken een traject in gang te zetten voor een beroepsprofiel en een kwalificatiedossier, noodzakelijk om tot een wettelijk erkende opleiding te kunnen komen.

In het najaar van 2005 werd genoemde documenten vastgesteld en daarmee was de basis gelegd voor een opleidingsprogramma.

Het Scheepvaart- en Transport College (STC) te Rotterdam heeft in nauw overleg met de Onderwijscoördinator Binnenvaart een opleidingsprogramma ontwikkeld en aangegeven daarmee in september 2006 te willen starten.

De opleiding duurt 4 jaar en is een opleiding op niveau 4 van het MBO. Dit is binnen deze onderwijssoort het hoogst haalbare niveau en geeft dan ook aansluiting op opleidingen in het HBO.

Het is een pittige opleiding omdat naast het varen veel tijd en aandacht besteed wordt aan managementvaardigheden, bedrijfskunde, marketing, transport en logistiek en dergelijke. Het STC heeft besloten de opleiding uit te voeren als BOL opleiding, d.w.z. dat leerlingen ca. 70% van de tijd lessen volgen op school en zich in en op de praktijk oriënteren via stageperioden. Het bijzondere van deze opleiding is, dat stages niet alleen aan boord van binnenvaartschepen zullen plaatsvinden, maar ook 'aan de wal' bijvoorbeeld bij bevrachters, verladers, verzekeraars, banken, enzovoort.

Tussen juni en september zijn er twintig gemotiveerde leerlingen gevonden die met de opleiding zijn gestart. Gelet op de korte tijdspanne voor voorlichting en werwing een opmerkelijk resultaat. Als dat maatgevend is voor de behoefte aan dit type opleiding voor de komende jaren, dan zijn de signalen en de vertaling daarvan in een nieuwe 'opleiding op niveau' terecht geweest!

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer D. (Daan) van der Wekken, Onderwijscoördinator Binnenvaart (tel. 010 - 206 06 09).

Binnenvaart vervoer veilig. Verplichte vrachtbrief voor containers ongewenst

Met bovenstaande kop boven haar persbericht heeft het CBRB gereageerd op het tendentieuze persbericht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en KLPD/Waterpolitie over het niet naleven van voorschriften bij het vervoer van containers per binnenschip. Controles zijn gehouden op de vaarroute Rotterdam-Antwerpen.

De zogenaamde veiligheidscontroles worden door de IWV en KLPD gerechtvaardigd door het bestaan van een oude Verordening die qua doelstelling al lang is achterhaald. Brussel overweegt deze Verordening dan ook in te trekken.

In vorige Nieuwsbrieven is uitvoerig op de problematiek ingegaan.

Dat niet altijd alle begeleidingsdocumenten bij containers aan boord (kunnen) zijn is een bekend beleidsmatig probleem. Het CBRB onderschrijft de noodzaak van een aan de huidige tijd en mogelijkheden aangepaste verplichting, waaraan door bedrijfsleven en overheid gewerkt moet worden.

Europees parlementslid mevr. Wortmann heeft volgens berichten in de pers het voorstel gelanceerd om voor het containervervoer een vrachtbrief verplicht te stellen.

Het CBRB heeft er op gewezen dat het CMNI al voorziet in vrachtbrieven en dat er geen enkele reden is om voor het vervoer van containers die geen gevaarlijke stoffen of afvalstoffen bevatten aparte vrachtbrieven te verplichten.

Voor meer informatie: zie website CBRB.

Tarieven en examendata binnenvaart- examens 2007 bekend

Kandidaten kunnen vaker examen doen, op meerdere locaties en betalen voortaan per examenonderdeel

Vanaf 1 januari 2007 zullen de binnenvaartexamens meelopen in de gebruikelijke afnamestructuur van de divisie CCV van het CBR. Kandidaten kunnen in deze structuur vaker examen doen en op meerdere locaties in Nederland. Daarnaast is, in samenspraak met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de tariefstructuur gewijzigd. Kandidaten betalen nu per examenonderdeel en niet meer per diploma. Voor de overgrote meerderheid van de kandidaten zullen de examenkosten niet hoger worden, soms zelfs lager. Het behalen van een tweede schippersdiploma wordt bijvoorbeeld beduidend goedkoper. Kandidaten hoeven namelijk niet te betalen voor de examenonderdelen die ze al hebben behaald voor het eerste schippersdiploma.

Een voorbeeld: Een kandidaat is in het bezit van het diploma Alle Binnenwateren en wil het diploma Ondernemer Binnenvaart halen. Hij hoeft hiervoor slechts één examen te doen. Kosten in 2006 € 157,45. Kosten in 2007 € 31,50.

In uitzonderlijke gevallen kan het voorkomen dat kandidaten iets meer kwijt zijn. De nieuwe tariefstructuur geeft meer transparantie en leidt ertoe dat men betaalt voor

wat men krijgt. Kandidaten hoeven geen uittreksel uit het bevolkingsregister meer mee te sturen met de aanvraag. Dit is niet meer nodig omdat het geautomatiseerde reserveringssysteem van CCV gekoppeld is aan de gemeentelijke basisadministratie.

Kandidaten moeten voor examens in 2007 wel eerst betalen, voordat CCV een examenplek reserveert. Met het aanvraagformulier geeft de kandidaat zelf aan welk examen, wanneer en waar hij/zij wil doen. Daarna ontvangt de kandidaat een acceptgiro.

Locaties

De examenlocaties zijn Dordrecht, Utrecht en Assen. In Utrecht en Assen neemt CCV één keer per maand alle examens voor de schippersdiploma's, behalve navigatie, af. In Dordrecht is dit twee maal per maand, met uitzondering van januari. Nieuw is dat bij deze schriftelijke examens voortaan ook ADNR gedaan kan worden. De (mondelinge) examens navigatie blijven in Rotterdam op de oude vertrouwde locatie van Engels. Ook deze examens neemt de afdeling Binnenvaart twee maal per maand af. De Radarexamens worden zoals gebruikelijk op de locaties van opleidingsinstituten NOVA en STC afgenomen. Examendata hiervoor worden in overleg met de opleidingsinstituten vastgesteld. Op verzoek neemt CCV ook ADNR-examens bij opleidingsinstituten af. Data, locatiegegevens en de tarieven zijn te raadplegen op de website: www.binnenvaartexamens.nl.

Betere bereikbaarheid

Vanaf half oktober 2006 breidt CCV de bereikbaarheid uit van de afdeling Binnenvaart. De afdeling zal in plaats van tot 12.00 uur voortaan telefonisch tot 15.00 uur bereikbaar zijn. Daarnaast kunnen kandidaten met algemene vragen tot 17.00 uur terecht bij de algemene klantenservice van CCV.

Het aanvragen van examens zal vanaf november eenvoudiger worden. Kandidaten kunnen de aanvraagformulieren dan namelijk direct van de website downloaden, uitprinten en invullen. Uiteraard blijft ook de mogelijkheid bestaan om een aanvraagformulier per post toegezonden te krijgen.

Kennis van de Rijn

Tot slot zijn de mondelinge examens voor het onderdeel Kennis van de Rijn omgezet in schriftelijke examens. Dit brengt met zich mee dat het College van Deskundigen rijnzones heeft moeten vaststellen. Anders zouden er oneindig veel examens nodig zijn. Kandidaten kunnen straks, naast een algemeen deel, over zeven verschillende rijnzones een examen afleggen. Soms behandelt dit examen meer stof dan voor het gewenste rijnpatent noodzakelijk is.

De Rijnpatenten worden nog steeds afgegeven tot de kilometerraai waarop de vaartijd betrekking heeft. Voor de kandidaat is het voordeel echter dat voor een uitbreiding van het rijnpatent geen extra examen nodig is als de uitbreiding al in het examen zat. De verplichte vaartijd voor het deel van de Rijn waarvoor het patent nodig is, wordt gecontroleerd bij de aanvraag van het Rijnpatent.

Overzicht tarieven, examendata en locaties

Het tarief voor alle schriftelijke examens voor het schippersdiploma en voor het diploma ondernemer binnenvaart bedraagt € 31,50 per examen(onderdeel).

Alle relevante informatie over plaats en tijdstip van te houden examens kunt u vinden op de website van het CBR waaronder het CCV ressorteert: www.cbr.nl – [doorlinken](#) naar 'beroepschauffeur, binnenvaart en logistiek.

Congres 'Verder kijken dan je schip lang is!'

Hoe ziet de binnenvaart er in 2035 uit en welk binnenvaartbedrijf past daarbij? Wat is de invloed van vergaande automatisering in laad- en losprocessen? Wat gebeurt er op wereldschaal met goederenstromen, hoe ziet de toekomstige verlader eruit, wat is de invloed van China en welk binnenvaartschip past bij deze ontwikkelingen? Deze en andere vragen komen aan bod op het boeiende binnenvaartcongres getiteld 'Verder kijken dan je schip lang is!'. Futuroloog R. Das heeft ter inspiratie voor uw eigen strategische visie de toekomst van de binnenvaart getekend; er is volop ruimte voor discussie met deelnemers uit de zaal én het panel o.l.v. Roland Kortenhorst, voorzitter van Bureau Voorlichting Binnenvaart en Tweede Kamerlid.

Het BVB stuurt alle binnenvaartondernemers een uitnodiging – zet u donderdagmiddag 21 december (locatie: congrescentrum de Doelen, Rotterdam) alvast in uw agenda? De toegangsprijs bedraagt € 25,- excl. BTW, gratis voor BVB-sponsors.

Nieuwe leden

Geassocieerde leden:
Koedood Dieselservice B.V.

Agenda

november:

- 17 november om 14.00 uur - Oprichting Verenfonds
- 28 november om 15.00 - Sociale Commissie

december:

- 6 december om 11.00 uur - Overleggroep Haven-sleepdiensten
- 12 december om 10.30 uur - Ledenvergadering Groep Duwvaart