



## **Convenant tussen Binnenvaartsector en minister van Verkeer en Waterstaat draagt bij aan een versterking van de rol van de binnenvaart**

Het op dinsdag 14 november jl. getekende convenant is een ambitieuze agenda die de rol en positie van het binnenvaartvervoer aanzienlijk kan versterken.

Op het gebied van de duurzaamheid zijn er gezamenlijke afspraken gemaakt die er voor zullen zorgen dat de binnenvaart op afstand de schoonste vervoersdrager blijft.

Ook wat betreft de ontwikkeling van de marktpotenties zijn gezamenlijk doelen gesteld, die het vervoer over water verder zullen stimuleren.

Het voornemen om de administratieve lasten voor onze sector verder te reduceren is van aanzienlijk belang. De oprichting van een Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) door de ondertekenende binnenvaartorganisaties, dat ook een innovatieprogramma van 10 mln. euro kent, zal als katalysator gaan werken voor een hoogwaardige, duurzame, goed geschoolde en competitieve binnenvaart, voor zowel het hoofdvaarwegennet als voor de haarvaten.

De intensieve betrokkenheid van de minister van Verkeer

en Waterstaat, mevrouw Karla Peijs, bij de totstandkoming van deze afspraken, worden door ons zeer op waarde geschat.

### **De hoofdpunten uit het convenant binnenvaart zijn:**

Ondertekenende partijen: minister van Verkeer en Waterstaat, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, Vereniging van Sleep- en Duwbooteigenaren Rijn en IJssel.

#### **Doel convenant**

Te bevorderen dat de binnenvaartsector zijn potenties beter kan benutten op een zo schoon, veilig en efficiënt mogelijke wijze.

#### **Duurzaamheid**

De binnenvaart is uiterlijk in 2016 in al zijn facetten de meest duurzame transportmodaliteit. Om dit te bereiken zijn de volgende maatregelen afgesproken:

- de aanschaf van schone motoren wordt door de overheid financieel ondersteund,
- de binnenvaart schakelt zo snel als mogelijk over op zwavelarme brandstof (randvoorwaarde geen schade aan bestaande motoren),

- de subsidieregeling voor schone motoren wordt hierop aangepast, zodat ook nageschakelde technieken voor subsidie in aanmerking komen,
- nieuwe en vervangingsmotoren voldoen aan strenge emissienormen,
- in 2010 is een brandstofbesparing van 5% gerealiseerd,
- in CCR-landen geldt een verbod op gebruik van PAK-houdende coatings.

### **Innovatie**

De overheid en de binnenvaartsector brengen een vierjarig innovatieprogramma tot uitvoering met het doel concrete innovaties in de binnenvaart te stimuleren.

Om dit te bereiken zijn de volgende afspraken gemaakt:

- de overheid zal voor het innovatieprogramma 10 miljoen euro beschikbaar stellen,
- de binnenvaartorganisaties zullen een gezamenlijk Expertise en Innovatiecentrum voor de binnenvaart oprichten,
- dit centrum zal worden gefinancierd uit de prijscompensatiegelden op het sloopfonds, zoals dit de afgelopen jaren is opgebouwd, te weten 1,9 miljoen euro (het sloopfonds zelf wordt hiervoor niet aangesproken),
- de middelen zullen in het belang van de binnenvaartsector worden aangewend voor het stimuleren van concrete innovaties en het bundelen van expertise,
- het vak 'binnenvaart' dient deel uit te maken van de HBO-opleidingen logistiek.

### **Marktpotenties**

De binnenvaart is, vanwege de nog onbenutte capaciteit, in staat een aanzienlijk deel van de groei van het goederenvervoer op te vangen en nieuwe markten te bedienen. De binnenvaartsector streeft naar een groter marktaandeel. Een randvoorwaarde hierbij is het behouden en uitbreiden van adequate natte aansluitingen op bedrijfsterreinen en binnenhavens.

De overheid zal actief gemeenten en provincies ertoe aanzetten om bij hun Ruimtelijke Ordening expliciet rekening te houden met de ontwikkeling van natte bedrijfsterreinen.

De overheid werkt conform de afspraken het achterstallig onderhoud bij vaarwegen voor 2020 weg en zal voorzien in voldoende ligplaatsen, ook voor schepen met gevaarlijke stoffen. De minister zal ook internationaal aandringen op voldoende lig- en autoafzetplaatsen.

Overheid en bedrijfsleven zullen gezamenlijk de gevolgen van de klimaatverandering voor de vaardiepten op de rivier monitoren. Bij aanpassingen aan de rivieren ter bescherming tegen hoog water is het uitgangspunt dat de belangen van de scheepvaart niet geschaad mogen worden.

Overheid en bedrijfsleven streven naar een nieuwe toekomst voor het kleinere schip en behoud van het fijnmazige vaarwegennet. Het doel is de diversiteit van de binnenvloot te behouden en een tekort in het segment van de kleinere schepen te voorkomen. Het bedrijfsleven zal voor 1 juli 2007 hiernaar een onderzoek laten uitvoeren.

Voorts zal aanvullend onderzoek verricht worden naar de concurrentiekracht van de Nederlandse binnenvaart (om het uitvlaggen van Nederlandse schepen te voorkomen) en de toekomstige dimensies van kunstwerken (rekening houdende met de recente schaalvergroting in de binnenvaart).

De overheid zal in internationaal verband pleiten voor het opheffen van de knelpunten in het internationale vaarwegennetwerk (TEN), in het bijzonder de aanleg van Seine-Nord en het verruimen van de Donau tussen Straubing en Vilshofen.

### **Vereenvoudiging regelgeving en procedures**

De overheid en het bedrijfsleven streven naar een vereenvoudiging van de regelgeving en procedures voor de binnenvaart. Het streven is in 2010 alle overbodige regelgeving geschrapt te hebben en alle mogelijke procedures te hebben vereenvoudigd. Het convenant bevat een lijst van regels die hiervoor in aanmerking komen, zoals o.a. de registratie afvalvervoerder en het marifoonbediencertificaat.

### **River Information Services**

Voor het vergroten van de veiligheid kiest de overheid voor Inland-AIS als middel om in de toekomst binnenschepen vanaf verkeersposten actief te kunnen volgen. Het bedrijfsleven respecteert deze keuze, maar wil pas meewerken aan een vrijwillige invoering van AIS wanneer nadere afspraken zijn gemaakt over de financiering van de aanschaf en installatie van AIS. De overheid spreekt hiertoe in beginsel de bereidheid uit, mits Europa akkoord gaat. Voorts is afgesproken dat de privacy op het huidige niveau gewaarborgd dient te zijn. Een verplichting voor het aan boord hebben van AIS wordt niet voor 2009 voorzien.

De betrokken partijen zullen jaarlijks bijeen komen om de voortgang van het convenant te bespreken. Het convenant treedt in werking op 17 november 2006 en eindigt op 31 december 2011.

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

### **Tarieven containerbinnenvaart te laag**

De binnenvaartpers heeft uitvoerig aandacht besteed aan de inhoud van een persbericht van het CBRB, waarin de noodklok wordt geluid over de economische situatie in de containerbinnenvaart.

Er is in de afgelopen jaren sprake geweest van aanzienlijke kostenstijging die niet kon worden doorberekend. Daarboven is sprake van congesties in de zeehavens die ook tot extra kostenstijgingen hebben geleid.

Niettegenstaande toegepaste efficiencyverbeteringen, o.a. door schaalvergrotingen is de grens bereikt. 'Achterstallig onderhoud' in de vorm van een structurele tariefsverhoging is noodzaak geworden. In het persbericht wordt gewezen op het groeiende belang van de containerbinnenvaart; beoogd wordt dat de containerbinnenvaart op de Tweede Maasvlakte 45% van de modal-split voor haar rekening neemt.

## Bericht van Arbeidsinspectie suggestief en onjuist

Door middel van een persbericht heeft het CBRB onmiddellijk gereageerd op een persbericht van de Arbeidsinspectie, waarin op suggestieve en onjuiste wijze werd aangegeven dat de binnenvaart voorschriften met betrekking tot 'veilig werken' aan de laars zou lap-pen.

Elk dodelijk ongeval is er één te veel, maar een suggestie dat er in de binnenvaart relatief veel dodelijke ongevallen gebeuren is pertinent onjuist.

Met 60 doden in het wegvervoer en 20 doden in het spoorvervoer dat 10% van binnenvaartvervoer vertegenwoordigt kan worden gesteld dat de binnenvaart veilig is.

Ook met de berichtgeving over het (niet) dragen van red-dingsvesten en de toegang tot het schip vanaf de wal slaat de Arbeidsinspectie de plank mis.

Als jaren pleiten de binnenvaartorganisaties voor uitbreiding van het aantal rust- en ligplaatsen zodat er niet zoals vaak het geval is 2 uur of meer gevaren moet worden om een ligplaats te vinden. Overigens blijken overtredingen van de voorschriften omtrent vaar- en rusttijden grotendeels overtredingen van administratieve voorschriften - zoals onjuist invullen van het vaartijdenboek - te betreffen.

Al eerder had het CBRB tot haar ongenoegen moeten constateren dat in de projectrapportage van de Arbeidsinspectie - al dan niet bewust - dat deel van de binnenvaart dat niet onderworpen is aan controle op naleving van de Arboregels negatief beoordeeld wordt omdat er niet gecontroleerd behoeft te worden.

CBRB en Kantoor Binnenvaart betreuren het zeer dat de Arbeidsinspectie het vertrouwen dat zij hadden bij de opzet van het onderzoek ernstig heeft beschadigd.

## Consumentenprijsindex

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de consumentenprijsindex (CPI) van de maand oktober 2006 bekendgemaakt. De afgeleide CPI voor alle huishoudens is in de periode van april tot oktober 2006 gestegen van 112,9 tot 113,2 derhalve met 0,27%. Dit stijgingspercentage wordt veelal in het kader van (collectieve) arbeidsovereenkomsten gehanteerd als inflatiecorrectie per 1 januari 2007.

Als de inflatiecorrectie niet halfjaarlijks, maar jaarlijks plaatsvindt wordt het stijgingspercentage berekend over de periode van oktober 2005 tot oktober 2006; over die periode is de afgeleide CPI voor alle huishoudens gestegen van 111,8 tot 113,2 derhalve met 1,25%.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. M.J.M. (Michiel) Koning.*

## Spillrand voor tankschepen - de stand van zaken

Het is een tijdje stil geweest omtrent het thema "de Spillrand". Zoals u wellicht al weet wordt de binnentankvaart nog steeds geconfronteerd met een toenemende aan-

dacht van de inspectiediensten op het gebied van spills van lading op het oppervlaktewater. Een spilland zorgt ervoor dat het trunkdek van het binnenvaartschip als het ware als een lekbak wordt. Al sinds 1999 voeren vervoerders en verladers discussie over het gebruik van de spillrand bij de overslag. Door deze afdichting zal onvoorzien vrijkomend product tijdens de overslag niet in het oppervlaktewater kunnen lopen. De redenen voor spills lopen uiteen, zo zijn er gevallen van menselijke fouten maar kunnen ook technische mankementen van de wal- of scheepsuitrustingen tot de oorzaken gerekend worden. De huidige regelgeving zoals beschreven in het ADNR verbiedt nog steeds het afsluiten van de Spillranden. Dit komt de uniformiteit tussen bijvoorbeeld andere belangrijke industriële richtlijnen, zoals het International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals beter bekend als ISGOTT, en regelgeving zoals verplichte havenverordeningen in omliggende landen niet ten goede.

Eenzijds worden de bemanningen van tankvaartschepen geprezen wanneer zij een spill tot het dek van het schip weten te beperken, anderzijds lopen zij het risico te worden beboet door de overheid wanneer blijkt dat de spillrand is afgedicht en men dus in strijd met het ADNR is. Men mag op dit moment alleen de spillrand afdichten wanneer men een ontheffing heeft die wordt afgegeven door de bevoegde nationale autoriteit.

De werkgroep CTGG-B spillreductie binnenvaart heeft in 2003 een rapport gepubliceerd waarin de voor- en nadelen van een spillrand wordt onderbouwd. Het is nu bijna 2007 en er is nog maar weinig gebeurd om tot een oplossing te komen. Tijdens een recentelijk constructief tussentijds overleg met een afvaardiging van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gepleit voor een gelijktijdige nationale en internationale aanpak. De overheid is hierbij aan zet en zal bekijken of de veiligheid van de bemanningen gewaarborgd kan blijven indien de spillrand wordt afgedicht. Is dit het geval dan kan het voor de hand liggen dat er een N-bepaling in het ADNR wordt opgenomen totdat internationale verdragen zo'n voorstel hebben aanvaardt.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.*

## Subsidieprogramma CO2-reductie open voor aanvragen

Alweer enige tijd is er de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor investeringsprojecten en toepassingsprojecten die de uitstoot van CO2 jaarlijks gemiddeld met minimaal 75 ton terugdringen. Dat komt overeen met een besparing van ongeveer 30.000 liter gasolie.

In het verleden is gebleken dat de CO2-reductieregeling zeer geschikt is voor investeringen in de binnenvaart. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan: transport van de weg naar de binnenvaart halen en vermindering van het brandstofverbruik van uw schip door innovatieve techniek. Hoe werkt het?

- Tot 18 januari kunt u uw subsidieaanvraag indienen.
- Na beoordeling en onderlinge rangschikking worden

de beste projecten gehonoreerd tot het budget op is. De selectiecriteria zijn opgenomen in de regeling, houdt hier rekening mee bij het formuleren van uw aanvraag. Het budget is 3 miljoen euro voor goederenvervoerprojecten. Daarvan is 250.000 euro gereserveerd voor kennisoverdrachtprojecten.

#### Nuttige wenken

- Kosten komen alleen voor subsidie in aanmerking als de verplichting is aangegaan na het moment dat uw subsidieaanvraag is ontvangen door SenterNovem. Overigens is dit geen garantie dat u uiteindelijk subsidie ontvangt, dit is afhankelijk van de uiteindelijke beoordeling van uw aanvraag.
- Zolang u nog geen officiële aanvraag heeft gedaan kan SenterNovem u adviseren bij de aanvraag.
- De slaagkans is afhankelijk van de kwaliteit van uw voorstel, maar ook van de kwaliteit van andere voorstellen. SenterNovem kan u niet adviseren over de te kiezen subsidie-effectiviteit, al geldt in zijn algemeenheid dat niet meer dan 45 euro per te reduceren ton CO2 kan worden aangevraagd en dat de slaagkans toeneemt naarmate dit getal lager wordt.

#### Meer informatie

Kijk voor meer informatie en het downloaden van de aanvraagformulieren op: <http://www.senternovem.nl/CO2-Goederenvervoer/Index.asp>

Twijfelt u of uw investering in aanmerking komt of wilt u advies over uw plannen in relatie tot het CO2-reductieplan, neem dan contact op met SenterNovem, telefoon 038 - 455 34 01. Wilt u een uitgebreide beschrijving van het programma of een aanvraagformulier ontvangen, stuur dan een e-mail naar [co2@senternovem.nl](mailto:co2@senternovem.nl).

#### Tweede vluchtweg nu ook voor droge lading de stand van zaken

Per 1 januari 2007 zal overeenkomstig het ADNR ook voor de overslag van gevaarlijke goederen in bulk en in containers de eis gaan gelden, dat er tijdens het laden of lossen van gevaarlijke stoffen van en naar binnenvaartschepen twee adequate vluchtmiddelen moeten worden aangeboden. Gewaarborgd moet zijn dat zowel in de omgeving van het voor- als het achterschip geschikte middelen aanwezig zijn om het schip, ook in noodgevallen, te verlaten. Deze verplichting is al in 2003 in het ADNR terechtgekomen, met een overgangstermijn tot 2005. Op verzoek van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart is deze nog eens is verlengd. Als resultaat van een onlangs gehouden overleg bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt er nu gezocht naar een oplossing op basis van artikel 19 van de Arbeidsomstandighedenwet die voorschrijft dat er een gezamenlijke verplichting van werkgevers zal gelden. Dit houdt in dat de beladers en de binnenvaart-ondernemers vooraf moeten hebben vastgelegd welke voorzieningen er zijn getroffen om aan deze wettelijke eis te kunnen voldoen. Een Risico Inventarisatie en Evaluatie dient aandacht te geven aan dit inwerkingtredende voorschrift. Het is nog onduidelijk hoe de Inspectie Verkeer en Water-

staat als toezichthouder krachtens artikel 46 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen op deze wetgeving zal gaan inspecteren. Zo'n anderhalf jaar geleden, toen de binnentankvaart al aan de eis van een tweede vluchtweg diende te voldoen tijdens het laden en lossen van gevaarlijke stoffen, werd aan de overtreder een preventieve last onder dwangsom opgelegd. Toen werd de onderneming van de verladende walinstallatie als overtreder aangesproken. De walinstallatie heeft immers volledig inzicht in de situatie ter plaatse en bovendien mogelijkheden en beslissingsbevoegdheid om zondig de infrastructuur aan te passen, aldus de Staatscourant van juni 2005.

#### Artikel 19 van de Arbeidsomstandighedenwet

1. Indien in een bedrijf of een inrichting verschillende werkgevers arbeid doen verrichten, werken zij onderling op doelmatige wijze samen teneinde de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde te verzekeren.
2. Alvorens werkzaamheden behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorie aanvangen zorgen de werkgevers ervoor dat schriftelijk is vastgelegd op welke wijze zal worden samen gewerkt, welke voorzieningen daarbij zullen worden getroffen en op welke wijze op die voorzieningen toezicht zal worden uitgeoefend.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.*

#### CTGG benoemt nieuwe voorzitter: Mr. P. (Pieter) G. Wildschut

Tot voorzitter van de CTGG (Commissie Transport Gevaarlijke Goederen\*) is per 1 november 2006 benoemd Mr. P. G. Wildschut (53).

De vacature van voorzitter was ontstaan doordat de heer Ir. H. (Hennie) J.P. Standaar te kennen had gegeven na tien jaar het voorzitterschap te willen beëindigen.

De CTGG is een samenwerking van 15 belangenverenigingen (zie hieronder de volledige ledenlijst) die alle te maken hebben met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door middel van de voorzitter van de CTGG hebben deze vijftien belangenverenigingen één spreekbuis ten aanzien van autoriteiten, overheden, politici en andere partijen als het gaat om het gevaarlijke stoffenvervoer.

Actueel voor de CTGG zijn momenteel de voorbereidende werkzaamheden voor het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland dat in overleg met ministeries, provincies en gemeenten tot stand wordt gebracht.

De heer Pieter Wildschut is senior vice-president bij DGM Support BV, het hoofdkantoor van het wereldwijde netwerk van Dangerous Goods Management bedrijven die gespecialiseerd zijn in dienstverlening bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Eerder was Pieter Wildschut o.a. vijf jaar werkzaam bij de International Road Union (IRU) in Genève en vijf jaar bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## Belangenorganisaties aangesloten bij de CTGG

- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart - CBRB
- Ondernemersorganisatie voor haven en industrie - Deltalinqs
- Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport - EVO
- Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek - FENEX
- Koninklijke Nederlands Vervoer - KNV
- Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders - KVNR
- Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche - NOVE
- Ondernemingsvereniging Regio Amsterdam - ORAM
- Railion
- Transport en Logistiek Nederland - TLN
- Vereniging van Fabrikanten van Industriële Gassen - VFIG
- Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie - VNCI
- Vereniging van de Nederlandse Petroleum Industrie - VNPI
- Vereniging Vloeibaar Gas - VVG
- Vereniging van Verf- en Drukinktfabrikanten - VVVF

## Nog innovatievouchers beschikbaar

Bent u MKB-ondernemer en hebt u een idee of ziet u een kans? En wilt u hiervoor onderzoek laten uitvoeren door een kennisinstelling of wilt u kennis inkopen? Vraag dan een innovatievoucher aan, dit kan nog tot 15 december 2006! Sinds mei zijn er 6.000 innovatievouchers beschikbaar voor het MKB. Tot eind september zijn er zo'n 4.000 verstrekt. Op dit moment zijn er nog ongeveer 850 grote en 1.200 kleine vouchers beschikbaar. Dit betekent dat een ondernemer ook nu nog een voucher kan verkrijgen als hij of zij daar behoefte aan heeft.

Er zijn twee soorten innovatievouchers, te weten de kleine en grote vouchers. De kleine innovatievouchers ter waarde van 2.500 euro zijn bedoeld voor het leggen van een eerste contact met een kennisinstelling. Een grote voucher is 7500 euro waard en hiervoor geldt een verplichte eigen bijdrage van 1/3 deel van de totale projectkosten. De overheid draagt maximaal 5.000 euro bij. Met deze grote voucher kan een ondernemer voor een meer uitgebreide vraagstelling bij een kennisinstelling terecht.

*Meer informatie vindt u op*

[www.senternovem.nl/innovatievouchers](http://www.senternovem.nl/innovatievouchers)

## België vervangt Politierglement

In België is vanaf 1 januari 2007 op de waterwegen het nieuwe Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren van toepassing. Iedereen die in België vaart moet dit reglement aan boord hebben. Als tijdens controle aan boord dit ontbreekt kan men rekenen op een boete. De reglementen zijn te downloaden vanaf de website [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be) > water > onder algemene informatie > vaarregels van toepassing op de Belgische scheepvaartwegen. Een opgeslagen bestand wordt geaccepteerd.

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

## Bunkerprotocol

Het leveren van brandstof en smeermiddelen in de Rotterdamse haven is dit jaar een stuk veiliger geworden. Deltalinqs die de gezamenlijke belangen van de haven- en industriële bedrijven in de Mainport Rotterdam behartigt en waar het CBRB bij betrokken is heeft in 2004 het protocol 'Bunkerveiligheid tijdens containerwerkzaamheden' afgesloten.

Gezien de lengte van een bunkerlichter is het bijna onmogelijk om niet langs zij de ladingzone van een containerschip afgemeerd te liggen. Hierdoor ontstaan er risico's voor de bemanning van de bunkerlichter om nog maar niet te praten over eventuele materiële schade. Door de los- en laadwerkzaamheden van het stuwadoorsbedrijf of door het losmaken of aanbrengen van de sjoeringen en twistlocks van de containers door een sjoerbedrijf, kunnen er voorwerpen van het containerschip vallen.

De bemanning aan boord van een bunkerlichter moet de beschikking hebben over persoonlijke beschermingsmiddelen. Het gaat hier dan over signaalkleding voorzien van tenminste één retroreflecterende streep op de schouders, veiligheidsschoenen en een veiligheidshelm. Deze moeten dan ook tijdens het bunkeren gedragen worden. Er is onderscheid gemaakt van drie gebieden op het dek van de bunkerlichter: een veilig gebied, een laag risico-gebied, en een verhoogd risico-gebied. Voordat sjoorders aan de buitenste drie rijen containers gaan werken moet er eerst gekeken worden of er een bunkerlichter langs zij het containerschip ligt. Als er ter hoogte van de plaats waar werkzaamheden aan boord van het containerschip worden uitgevoerd inderdaad een bunkerlichter ligt wordt door de sjoorders een signaalband op de sloop van het containerschip gehangen. Deze signaalband is voorzien van de letters 'DANGER'. Deze eenvoudige nieuwe werkwijze heeft het aantal incidenten ten opzichte van vorige jaar teruggebracht van 9 naar slechts 2. De positieve resultaten van het protocol zijn ook in het buitenland niet onopgemerkt gebleven. Om het aantal incidenten nog verder naar beneden te brengen zal Deltalinqs nu aandacht gaan geven aan de kwaliteit en onderhoud van de twistlocks die de containers positioneren en verbinden.

*Voor nadere informatie en voor het doorgeven van incidenten met betrekking tot het bunkerprotocol kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.*

## Herziene Arbeidsomstandighedenwetgeving

Er is de laatste tijd heel wat te doen geweest omtrent de Arbeidsinspectie en de nieuwe Arbowetgeving. Zoals u wellicht weet heeft de Arbeidsinspectie in 2005 in samenwerking met de waterpolitie en de zeehavenpolitie gedurende vijf maanden grootschalige inspecties uitgevoerd op binnenvaartschepen. Een aantal van de doelstellingen van deze inspecties betrof het bevorderen van de

ARBO- wetgeving met de thema's geblokkeerde nood-uitgangen gecombineerd met gevaarlijke stoffen, valgevaar gecombineerd met te water raken en de sector verder te stimuleren tot het komen tot zelfregulering. Het CBRB heeft gereageerd op 'tendentieuze berichtgeving' van de Arbeidsinspectie en heeft de binnenvaartondernemer een hulpmiddel ter beschikking gesteld in de vorm van een door de hele binnenvaartsector geaccepteerde branche Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E).

De Eerste - en Tweede Kamer hebben dit najaar ingestemd met het wetsvoorstel voor een herziene Arbowet; deze wet zal per 1 januari 2007 in werking treden. De wet legt een stuk minder specifieke regels op, in vergelijking met wat we in het verleden gezien hebben. Er zal volgens de wetgever door de nieuwe wet een grotere rol zijn weggelegd voor de werkgever en werknemer; zij zijn immers deskundig in binnenvaartsector.

### **Boetes**

Volgens de overheid hoort bij meer eigen verantwoordelijkheid voor werkgevers en werknemers ook meer aanspreekbaarheid. De boetes die de Arbeidsinspectie bij overredingen kan opleggen, zijn in de herziene wet verdubbeld. Zowel de werkgever als de werknemer kan een boete krijgen als hij zich niet aan de wet houdt. Het CBRB zal in het overleg met de Arbeidsinspectie zich sterk blijven maken voor het gebruiken van het gezonde verstand tijdens controles. Zo dient er tijdens inspecties meer gekeken te worden naar bestaande, vaak overlappende, wetgeving ten aanzien van bijvoorbeeld blootstelling en de omgang met gevaarlijke stoffen die op internationaal niveau in het ADNOR beschreven zijn.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.*

### **Nieuwe controles inspectiediensten**

Via een Expresse Informatie heeft het CBRB haar leden geïnformeerd over nieuwe op handen staande inspecties van de VW, de KLDPD en de Zeehavenpolitie. Ondermeer zal worden gecontroleerd op documentatie die bij het vervoer van gevaarlijke stoffen aan boord dient te zijn.

Een bijkomende reden voor de aanstaande controle is het feit dat het vervoersdocument en het coördinatiebeladingscertificaat verkeerd gebruikt zou worden.

Het CBRB heeft er eerder bij IVW op gewezen dat de uitvoering van de controles beter kan plaats vinden vóór verlading per binnenschip.

In de verschillende werkgroepen zal het CBRB zich sterk maken voor de invoering van het digitaliseren van de 'gevaarlijke stoffen' ladingadministratie.

Wordt u geconfronteerd met het buitenproportioneel toepassen van bevoegdheden door de controlerende instanties, dan vragen wij u nadrukkelijk dit ons te melden.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.*

### **Binnenvaart innovatiedag**

Het Bureau Innovatie Binnenvaart organiseert voor de

vierde keer een Binnenvaart innovatiedag. Het gaat om een succesvolle en drukbezochte professioneel georganiseerde dag met een bezoekersaantal van circa 500 binnenvaartondernemers, toeleveranciers, scheepsbouwers, kennisinstellingen en overheden, betrokken bij de binnenvaartsector.

Deze innovatiedag zal plaatsvinden op vrijdag 13 april 2007 met als thema: Innovaties, hoe verdien je er geld mee?

Op deze dag kunt u als bezoeker, via lezingen en een innovatiemarkt, op de hoogte blijven van de nieuwste ontwikkelingen op binnenvaartgebied.

De Binnenvaart Innovatiedag zal plaats vinden in het Aula Congrescentrum van de Technische Universiteit Delft en is ook dit jaar gratis toegankelijk.

Begin maart krijgt u nader berichten over het definitieve programma van deze dag.

### **KvK-nummer verplicht op websites en in e-mails**

Vanwege Europese wetgeving zijn bedrijven en rechtspersonen sinds 1 januari 2007 verplicht om het KvK-nummer te vermelden op websites en in e-mailberichten. Deze verplichting geldt niet als het om reclame gaat.

De verplichting om het achtcijferige KvK-nummer te vermelden gold al voor alle zakelijke brieven, orders, facturen en offertes.

Hiernaast geldt de verplichting voor BV's en NV's, om de volledige naam van de vennootschap en de woonplaats (statutaire zetel) te vermelden.

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

### **Besluiten CCR najaarszitting**

De volgende besluiten van de plenaire najaarszitting van de CCR zijn inmiddels bekend gemaakt:

1. Een gegarandeerde vaarwaterdiepte op de Rijn van 2,80m beneden Duisburg.
2. Invoering van een Europees identificatienummer voor binnenschepen (ENI).

Op basis van onderzoek en voorstellen van een, voor alle Europese Staten toegankelijke, werkgroep is er een achtcijferig Europees scheepsnummer gedefinieerd. Voor schepen met een Rijnattest zal er een nul voor het huidige nummer geplaatst worden. De ROSR en RPR zijn hiertoe aangepast. Vanaf 1 april 2007 zal dit ingevoerd worden. Voor de reeds bestaande Europa nummers heeft men de tijd tot de eerst volgende vernieuwing van het certificaat.

3. Erkenning vaarbevoegdheidsbewijzen.

In het kader van de harmonisering van de vaarbevoegdheidsbewijzen is er weer een stap gezet. Het traject Basel-Iffezheim mag zonder Rijnpatent bevaaren worden, een vaarbewijs volstaat. Verder kan een persoon met een Roemeens patent, onder vereenvoudigde voorwaarden het Rijnpatent behalen. Dit gold al voor de Oostenrijkse, Poolse en Tsjechische patenten.

#### 4. Terreurverdediging.

Er is een debat gevoerd over de vraag hoe terreur te verhinderen op de Rijn. Er zijn verdere afspraken gepland om maatregelen aan de Europese Commissie voor te leggen, die aansluiten bij de realiteit in de Rijnscheepvaart.

Wanneer alle definitief aangenomen besluiten, de wijzigingen in de RPR en ROSR en overige relevante wijzigingen bekend zijn, wordt u geïnformeerd.

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

### **Evaluatie van de veiligheidsadviseur - zeventiende voorlichtingsdag van de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)**

Tijdens de CTGG voorlichtingsdag op 24 november jl. te Veghel werden ongeveer 200 bezoekers op de hoogte gebracht van een aantal zaken die spelen bij de overheid op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De nota vervoer gevaarlijke stoffen werd belicht maar ook zaken zoals de gezamenlijke controle acties van de Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat kwamen aan de orde. De uitkomsten van deze acties die voornamelijk waren gericht op het wegtransport zijn te lezen in het rapport "Transport Vloeibare chemicaliën". Hierbij werd ook duidelijk dat in de Arbeidsomstandighedenwet en de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen een aantal zaken niet goed op elkaar zijn afgestemd, hetgeen voor de nodige irritaties bij de vervoerders kan zorgen.

Het onderzoeksrapport 'Evaluatie regeling veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen' werd gepresenteerd door dhr. Rens Vermeulen van het programma veiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Over de conclusie van het rapport zijn de meningen nog steeds verdeeld. Over het algemeen kan men opmerken dat bij grote bedrijven de veiligheidsadviseur al onderdeel van de bedrijfsvoering is, maar dat bij kleinere bedrijven voornamelijk meer gedoogd dan gehandhaafd wordt. Het rapport kon niet goed aantonen dat door de verplichte invoering van het hebben van een interne of externe veiligheidsadviseur, zoals is beschreven in art. 1.8.3 ADN, het vervoer ook daadwerkelijk veiliger is geworden. Dit komt met name vanwege het ontbreken van betrouwbare informatie omtrent het aantal incidenten en ongevallen. Een aantal aanwezigen vroeg zich af waarom de regelgeving van de veiligheidsadviseur nu geëvalueerd wordt aangezien de Inspectie nagenoeg niet controleert of verbaliseert op het hebben van een veiligheidsadviseur. "Dit rapport kan juist aanleiding zijn voor meer controles", aldus Rens Vermeulen van de IVW.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.*

### **Informatie gevraagd omtrent Basisnet - Twentekanaal / Zuid Willemsvaart**

In 2006 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen uitgebracht. De

nota is opgesteld met als doel een toekomstvaste oplossing voor de borging van veiligheid bij toenemende ruimtelijke ontwikkelingen en toenemende transporten van gevaarlijke stoffen te bieden. Deze toekomstvastheid komt tot uiting in vorming van het zogenaamde Basisnet voor de modaliteiten 'spoor', 'weg' en 'water'. Het basisnet is een politiek bestuurlijke kwestie en heeft een groot draagvlak bij de gemeentelijke en provinciale overheid. De vuurwerkcramp bij Enschede ligt hieraan ten grondslag. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart is vertegenwoordigd in de werkgroep water. Op dit moment is de werkgroep bezig met het afronden van het verslag dat de risicocontouren in kaart brengt en waarin aanbevelingen zullen worden opgenomen. Graag zou ik van u willen horen hoeveel en wat voor soort gevaarlijke stoffen u vervoert over het Twentekanaal en de Zuid Willemsvaart. Deze informatie is van belang in verband met eventueel te nemen besluiten in de werkgroep die nagenoeg onomkeerbaar zullen zijn. Uw medewerking wordt zeer op prijs gesteld.

*U kunt deze informatie doorgeven aan de heer Ing. R. (Robert) Tieman.*

### **Verplichte werkgeversbijdrage kinderopvang**

Vanaf 1 januari 2007 gaat de overheid de werkgeversbijdrage voor kinderopvang verstrekken. Werkgevers betalen deze bijdrage via een opslag op de sectorpremie. Als een werkgever nu al een bijdrage verstrekt, zou hij straks dubbel betalen. Om dit te voorkomen, is er een overgangsregeling gemaakt.

Dit voorstel is opgenomen in het Belastingplan 2007 en goedgekeurd door de Tweede Kamer. De Eerste Kamer moet nog akkoord gaan.

### **Achtergrond**

Het kabinet investeert in regelingen die de combinatie arbeid en zorg makkelijker maken. Uitgangspunt van de Wet kinderopvang is dat kinderopvang een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van ouders, werkgevers en overheid. Bij de invoering van de wet op 1 januari 2005 ging het kabinet ervan uit dat ten minste 90% van de werknemers in 2008 een volwaardige werkgeversbijdrage zou ontvangen. Het is niet waarschijnlijk dat dit wordt gehaald. De huidige vrijwillige werkgeversbijdrage wordt daarom vervangen door een verhoging van de overheidsbijdrage en de kosten hiervan worden omgeslagen over alle werkgevers.

### **Verplichte werkgeversbijdrage**

Vanaf 1 januari 2007 gaan werkgevers verplicht bijdragen aan de kosten van kinderopvang van werknemers. De overheid gaat de werkgeversbijdrage aan ouders verstrekken. Werkende ouders ontvangen via de Belastingdienst/Toeslagen een vaste inkomensafhankelijke toeslag van een derde deel van de kosten van de kinderopvang. Ouders krijgen ook, net als nu, van de overheid een inkomensafhankelijke toeslag.

Werkgevers dragen bij aan de vaste toeslag via een wettelijke opslag op de sectorpremie. Het als premie af te dragen percentage van het loon wordt verhoogd met dat van de kinderopvangheffing. Een werkgever betaalt deze heffing over de totale loonsom, dus voor zowel werknemers met kinderen als voor werknemers zonder kinderen. Voor 2007 zal de heffing 0,28% van het premieloon bedragen (onder voorbehoud).

### Overgangsregeling

De invoering van de verplichte werkgeversbijdrage kan aanleiding zijn om bestaande afspraken over kinderopvang in de cao of bedrijfsregeling te herzien. Er is daarom geregeld dat een werkgever vanaf 1 januari 2007 uitsluitend nog verplicht is de afgesproken werkgeversbijdrage te betalen voor zover deze gunstiger is dan de vaste toeslag die de overheid aan ouders verstrekt. Voor dit gedeelte is hij belastingplichtig.

### Geen fiscale vrijstelling voor werkgeversbijdrage vanaf 1 januari 2007

Momenteel is de werkgeversbijdrage voor de kosten van kinderopvang fiscaal vrijgesteld voor zover deze niet hoger is dan een zesde deel van de kosten. Ook kan een werkgever, als de partner van de werknemer geen werkgeversbijdrage ontvangt of een bijdrage die minder bedraagt dan een zesde deel van de kosten, de kosten van kinderopvang tot maximaal een derde deel belastingvrij vergoeden. Het maakt hierbij niet uit of de partner werkt of niet. Een belastingvrije vergoeding tot een derde deel van de kosten geldt ook voor werknemers zonder partner. Bij de fiscale vrijstelling wordt geen rekening gehouden met de maximum uurprijs die op basis van de Wet kinderopvang wordt gehanteerd.

De fiscale vrijstelling van de werkgeversbijdrage voor kinderopvang komt geheel te vervallen. Over werkgeversbijdragen die werkgevers na 1 januari 2007 blijven verstrekken, moet dus altijd loonbelasting worden afgedragen.

*Bron: Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, tel. 0800 - 9051 (gratis), website: [www.szw.nl](http://www.szw.nl).*

### Nog geen duidelijkheid inzake overgangstermijn voor bestelde fase 1-motoren

Zoals in de vorige Nieuwsbrief is gemeld heeft het CBRB, samen met de collega-organisaties, een verzoek ingediend bij de minister van Verkeer & Waterstaat voor een overgangstermijn voor de reeds bestelde fase 1-motoren.

Doordat de oplevering van een groot aantal nieuwbouwcasco's zal doorschuiven tot na 1 juli 2007 zullen de voor deze casco's bestelde fase 1-motoren niet meer ingebouwd mogen worden. Vanwege de momenteel zeer lange levertijden voor nieuwe motoren is het alsnog leve-

ren van fase 2-motoren in plaats van de bestelde fase 1-motoren onmogelijk.

Tot dusver is er nog geen formele reactie ontvangen van de minister van Verkeer & Waterstaat. Wel is duidelijk geworden, dat men binnen de CCR bijzonder terughoudend is om de door ons gevraagde overgangsmaatregel voor de bestelde fase 1-motoren te treffen.

Wij houden u uiteraard op de hoogte van de verdere ontwikkelingen.

Wellicht ten overvloede zij nogmaals vermeld, dat wij niet pleiten voor uitstel van de invoering van fase 2. Immers: 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. Ons verzoek betreft uitsluitend een overgangsmaatregel naar analogie van de EU-richtlijn, voor de groep van circa tachtig bestelde fase 1-motoren die niet meer op tijd zullen kunnen worden ingebouwd.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen mevr. Ing. M. (Maira) van Helvoirt M.sc.*

### Nieuwe leden

#### Varende Ondernemers (overleggroep particuliere tankvaartondernemers):

Cortis B.V.

#### Varende Ondernemers (overleggroep zand- en grind-schippers):

V.o.f. Juntos

### Agenda

#### december 2006:

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 19 t/m 20 december       | - Werkgroep ADN/CCR  |
| 21 december om 13.30 uur | - OPTO   |
| 21 december              | - Congres 'Dag van de toekomst van de binnenvaart / Verder kijken dan je schip lang is' in de Doelen |

#### januari 2007:

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| 6 januari om 12.00 uur  | - Ledenvergadering Groep Varende Ondernemers |
| 10 januari om 10.00 uur | - Werkgroep Milieu                           |

### Openingstijden bureau CBRB

In de week tussen Kerstmis en Nieuwjaar is het bureau van het CBRB geopend op 27 december.

Op 28 en 29 december is het bureau gesloten.