

• januari 2007 •

1

## Normering gasolie gewenst?

Het moge duidelijk zijn dat de binnenvaart veruit de schoonste vervoersmodaliteit is. Dit hebben de resultaten van het onderzoeksrapport "binnenvaart voortdurend duurzaam" van Ingenieursbureau Royal Haskoning, dat in opdracht van het CBRB is uitgevoerd, bewezen. Het onderzoeksrapport toonde echter ook aan dat het verschil met de overige vervoersmodaliteiten veel kleiner zal worden in de toekomst indien de binnenvaart niet verschillende milieuvriendelijke maatregelen zal realiseren. Op dit moment is het CBRB betrokken bij een overleg van de Stichting Projecten Binnenvaart, dat onderzoekt wat de mogelijkheden voor de zwavelarme brandstof van de toekomst zijn, mede in het kader van de toepasbaarheid van relatief goedkope roetfilters.

### Zwavel

Zwavel is een onderdeel van de huidige binnenvaartgasolie en heeft een belangrijke smeefunctie. Echter, het heeft ook slechte eigenschappen; zwavel is chemisch gebonden aan middelgrote koolwaterstoffen, en nu juist deze verbindingen bezorgen de gasolie een onaangename geur. In het milieu verbindt het zich met water tot zwavelig zuur, dat een onderdeel vormt van de zure regen, om nog maar over de lage temperatuurcorrosie in de motor die ontstaat door de zwavel te zwijgen. Om de reductie van zwavel te compenseren en zo de smeefunctie te garanderen zal de gasolie van de toekomst moeten voldoen aan bepaalde minimale normen die verder gaan dan de VOS-specificaties waaraan de huidige gasolie moet voldoen. In de VOS-specificaties is niets opgenomen met betrekking tot de smerende werking van de brandstof. Het ontbreken van een normering die verder gaat dan de VOS-specificatie is ook mede de reden waardoor de kwaliteit van gasolie zo enorm uiteenloopt. Het zwavelgehalte voor de binnenvaartgasolie bedraagt maximaal 2000 ppm (parts per million - mg per kg). De brandstof voor het wegverkeer is 50 ppm maar zal in de toekomst verder afnemen tot 10 ppm. Je kunt beweren dat er dan toch snel iets kan worden gerealiseerd zodat we in de binnenvaart ook zwavelarme brandstof gaan gebruiken, echter dat zou iets te kort door de bocht zijn want één en ander zal ook op Europees niveau besloten moeten worden. Het kan niet zo zijn dat wij in Nederland alleen de duurdere brandstof hebben wanneer men in het buitenland vervolgens een stuk goedkoper kan bunkeren. Het convenant dat de binnenvaart met het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft afgesloten beschrijft o.a. dat de Nederlandse binnenvaart bij de CCR aangesloten landen ervoor gaat pleiten om de nationale normen voor zwavel in brandstof zo spoedig mogelijk te harmoniseren op een niveau van 10 ppm.

### Kosten

Het komt als geen verrassing dat de prijzen van zwavelarme brandstof naar verwachting hoger zullen zijn dan de huidige gasolie. De raffinaderijen zullen verder moeten ontzwavelen. Hier ligt trouwens een mogelijkheid voor de kunstmestindustrie die zwavel goed kan gebruiken. Om de extra kosten zoveel mogelijk te beperken zal de gasolie van de toekomst waarschijnlijk zoveel mogelijk aansluiting moeten vinden bij een al bestaande grote "stroom" schonere brandstoffen. De binnenvaartvloot vertegenwoordigt maar ongeveer 2,5% van de totale vraag naar brandstof. Bestaande brandstof stromen zijn: Non-Road Mobile Machinery diesel - EN590 diesel en huisbrandolie. Een groot deel van de huidige binnenvaartgasolie stamt direct af van de laatstgenoemde stroom echter deze dient dan verdere specificaties te krijgen met betrekking tot de smerende werking en de hoogte van het zwavelgehalte.

### Voor- en nageschakelde technieken

Per 1 juli 2007 zullen nieuw in te bouwen motoren moeten voldoen aan de CCRII-richtlijn. Dit type motoren zullen de hoeveelheid NOx en fijnstofemissie nog verder reduceren; echter, hiermee is de motor zoals het er nu naar uitziet zodanig ontwikkeld dat nog verdere maatregelen om de uitstoot te reduceren dienen te worden gezocht in de voor- en nageschakelde technieken en de typen brandstoffen. Grijze en zwarte rook wordt gevormd door kleinere of grotere hoeveelheden roetdeeltjes in de rookgassen. Fijnstof dat in grote mate bestaat uit roet, is onverbrande koolstof en kan verschillende oorzaken hebben. Alle komen er op neer dat het binnenste gedeelte van brandstofdeeltjes, wanneer dit gedeelte aan verbranding toe is de rookgassen al lang de cilinder uit zijn en zodanig zijn afgekoeld dat er van een verbranding geen sprake meer kan zijn. Zwavelarme brandstof maakt de weg ook vrij om bijvoorbeeld roetfilters op binnenschepen te plaatsen omdat deze, indien er minder dan 50 ppm zwavel in de gasolie aanwezig is goed kunnen functioneren. Met de huidige brandstof raken roetfilters relatief snel verstopt en zijn op dit moment geen echt alternatief. Het CBRB wil voorkomen dat bestaande motoren met een eventueel nieuw te gebruiken brandstof niet buiten spel komen te staan maar zal ook zeker de kosten in de gaten houden om te bepalen of één en ander wel haalbaar is.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman of de heer Ir. P. (Peter) van der Zanden, projectmanager Stichting Projecten Binnenvaart, tel: 010 - 798 98 00.*

## CBRB ADNR 2007 nu leverbaar

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Europese binnenwateren voldoet aan de strengste normen. De basisvoorschriften voor de bouw en uitrusting van de schepen, de opleiding van de bemanning en de verdeling van de verantwoordelijkheden in de vervoersketen zijn vastgelegd in de reglementering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren. Op 1 januari 2007 wordt het ADNR op diverse punten gewijzigd en aangevuld. Met deze aanpassingen streeft de overheid naar een verdergaande harmonisering van de internationale gevaarlijke stoffenregelingen voor de verschillende modaliteiten en worden aanpassing van bepalingen aan de stand der techniek evenals ter verduidelijking van bepaalde voorschriften doorgevoerd.

Een bepalende verandering is de invoering van de kegelplicht voor lege schepen die niet zijn ontgast van kegelplichtige lading indien de tankatmosfeer nog explosieve damp bevat. Daarnaast zijn er specifiek voor de tankvaart voorschriften toegevoegd voor het kunnen uitschakelen van de scheepslospomp vanaf de wal. Het CBRB biedt de mogelijkheid het ADNR 2007 aan te schaffen. U kunt kiezen uit verschillende bestelmogelijkheden. Alle opties zullen worden geleverd met een CD-Rom. U kunt binnenkort een schrijven van het CBRB verwachten met daarin een bestelformulier. U kunt het ADNR vanaf heden ook eenvoudig bestellen via de CBRB-website [www.cbrb.nl](http://www.cbrb.nl) of door een e-mail te sturen naar [publicaties@binnenvaart.nl](mailto:publicaties@binnenvaart.nl)

|  | <b>Abonnement</b> | <b>Losse verkoop</b> |
|--|-------------------|----------------------|
|--|-------------------|----------------------|

### PAKKET 1

**De bekende uitgave vernieuwd**

|                       |               |                |
|-----------------------|---------------|----------------|
| <b>SET HANDBOEKEN</b> | <b>€ 95,-</b> | <b>€ 105,-</b> |
|-----------------------|---------------|----------------|

#### 3-DELIGE SET

**(Inclusief CD-ROM)**

Ook leverbaar in Duits m.u.v. VBG/BVGS en WVGS

BOEK 1: Protocol, VBG/BVGS/WVGS/Delen 1 t/m 4

BOEK 2: Delen 5 t/m 9

BOEK 3: Tabellen A t/m C ADNR + Deel 3.3, 3.4

### PAKKET 2

**Speciaal voor de cursist**

**SET HANDBOEKEN**

#### 2-DELIGE SET

|                           |               |               |
|---------------------------|---------------|---------------|
| <b>(Inclusief CD-ROM)</b> | <b>€ 70,-</b> | <b>€ 80,-</b> |
|---------------------------|---------------|---------------|

BOEK 1: Protocol, VBG/BVGS/WVGS/Delen 1,2,3, 5 t/m 9 +verwijsvellen 4&6

BOEK 2: Tabellen A t/m C ADNR

### PAKKET 3

**Speciaal voor de Veiligheidsadviseur**

|                       |                |                |
|-----------------------|----------------|----------------|
| <b>SET HANDBOEKEN</b> | <b>€ 100,-</b> | <b>€ 110,-</b> |
|-----------------------|----------------|----------------|

#### 3-DELIGE SET

**(Inclusief CD-ROM)**

BOEK 1: Protocol, VBG/BVGS/WVGS/Delen 1 t/m 4

BOEK 2: Delen 5 t/m 9

BOEK 3: Tabellen A t/m C ADNR + Tabel A van het ADR

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

## Vrij zicht vanuit stuurhuis

In de Nieuwsbrief van juni van dit jaar bent u uitgebreid geïnformeerd over de uitgangspunten van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) en het standpunt van het CBRB betreffende herziening van de voorschriften met betrekking tot het zicht vanuit het stuurhuis en de dode hoek. Het secretariaat van de CCR stelt voor om in het voorjaar van 2007 een workshop te organiseren over dit thema, teneinde tot een uiteindelijk voorstel te komen. De redenen hier voor zijn dat:

- er bij het vervaardigen van het voorstel nog meer aspecten onderzocht moeten worden, welke mogelijke verschillen op Europees niveau er zijn, betreffende de criteria voor de classificatie van vaarwegen.
- er zich in de verschillende lidstaten van de CCR ongevallen met binnenschepen voorgedaan hebben, en of er uit een mogelijke analyse hiervan nuttige criteria zijn voor een evaluatie van de voorstellen zoals deze er liggen.
- er een uitwisseling van kennis en ervaringen over de mogelijkheden van moderne hulpmiddelen plaats gevonden moet hebben, voor er over het gebruik hiervan besloten wordt.
- er al opmerkingen van experts voor verbeteringen van de voorstellen zijn, en hier nog niet dieper op in is gegaan.

Het voorstel voor deze workshop wordt door de lidstaten begroet. De deelnemers zullen de mogelijkheid krijgen om in de praktijk te ervaren wat een en ander inhoudt. Het CBRB zal deelnemen aan deze workshop.

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

## Verkorte overgangperiodes dubbelwandige tankschepen

### **Beslissing BP versnelt crisisdreiging enkelwandige tankvaartvloot**

Onlangs heeft de oliemaatschappij British Petroleum (BP) de beslissing genomen voornemens te zijn om vanaf 2008 geen binnenvaartschepen meer te gebruiken die ouder zijn dan 35 jaar. Verder is er bekend gemaakt dat in 2010 alleen nog maar gebruik zal worden gemaakt van schepen die dubbelwandig zijn en dat deze schepen iedere zes maanden zullen worden onderworpen aan een grondige inspectie. BP loopt hiermee ver vooruit op eventuele regelgeving. Het CBRB heeft niet de gelegenheid gehad om in te spreken op het voornemen van BP. Wanneer die gelegenheid daar wel was geweest dan hadden wij BP kunnen informeren over komende besluitvormingsrondes op 19 en 20 december a.s. bij de CCR. Hier komen de overgangperiodes voor de verplichtstelling van dubbelwandige tankschepen aan de orde. Ook had het CBRB BP kunnen informeren dat de CCR al in 2005 heeft besloten dat er in 2009 in het ADNR criteria worden opgenomen voor het verplicht stellen van dubbelwandige schepen voor het vervoer van zogenoemde watergevaarlijke stoffen. De precieze indelingscriteria en de soorten stoffen zullen tijdens de komende zitting in Straatsburg ook worden besproken.

Het CBRB heeft dankzij de inzet van zijn Werkgroep ADN R en Ledengroepen OPTO en Tankvaart in mei van dit jaar een rapport opgesteld met voorstellen voor een geleidelijk invoering daarvan. Uitgegaan wordt van overgangperiodes die lopen van 2012 tot 2018. De eisen van dubbelwandigheid van 2012 zouden bijvoorbeeld kunnen gaan gelden voor producten als zware stookolie en in 2018 voor gasolie en diesel.

Het versneld invoeren door opdrachtgevers van de eis van dubbelwandigheid voor producten die nu nog niet dubbelwandig hoeven te worden vervoerd zet de markt aan twee kanten onder druk.

### Vraag en aanbod

Grofweg kan men zeggen dat er op dit moment van de ongeveer 1500 tankvaartschepen er circa 500 dubbelwandig zijn. Het aantal nieuw te bouwen dubbelwandige schepen per jaar bedraagt ongeveer 45. De fasering die het CBRB heeft voorgesteld gaat uit van een geleidelijke overgang van enkelwandigheid naar dubbelwandigheid, zonder dat er capaciteitsproblemen zouden ontstaan en de kans op marktontwrichting zoveel als mogelijk wordt voorkomen.

Het CBRB respecteert de besluitvormingsprocessen van individuele partijen en onderkent de maatschappelijke druk naar meer veiligheid door de invoering van een dubbelwandige vloot.

Het CBRB betwijfelt echter dat wanneer bedrijven alleen nog maar dubbelwandige schepen zullen accepteren de vraag naar en het aanbod van dubbelwandige schepen op de markt in onbalans zal geraten.

Een ander aspect betreft de gevolgen voor de huidige enkelwandige vloot. De kans dat hierdoor spoedig een ernstige crisis in dit deel van de vloot zal ontstaan, iets waarvoor wij al jaren de vrees hebben uitgesproken, is hierdoor zeer reëel geworden. Het CBRB spreekt de vrees uit dat een mogelijke crisis gevolgen kan hebben voor de maatschappelijk gewenste overgang naar dubbelwandigheid.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met Mr. A.N. (Ton) Roos of de heer Ing. R. (Robert) Tieman.*

### Wijzigingen Reglement Onderzoek Schepen Rijn per 1 april 2007

Door middel van dit artikel informeren we u over een aantal belangrijke wijzigingen in het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) per 1 april 2007. Vooral van belang zijn de wijzigingen in hoofdstuk 6, stuurmachines. Hierover zijn meerdere uitvoerige gesprekken gevoerd, op diverse niveaus, met Inspectie Verkeer en Waterstaat, fabrikanten, experts en diverse ambtenaren. In het nieuwe artikel 7.04 kunt u lezen dat "Uit de positie van de hefboom, voor iedere installatie, de richting van de op het schip werkende stuwingskracht moet worden aangegeven". Dit betekent: Richting boegschroefpookje = Richting waar het schip heen gaat. Over dit onderwerp is gedurende lange tijd door veel mensen uitvoerig gesproken.

Met ingang van 1 april 2007 zijn de volgende technische wijzigingen in ROSR van kracht:

- **§ 6.02 - Aandrijving van de stuurmachine**

Lid 1 wordt: Bij stuurmachines met mechanische aandrijving moet een tweede onafhankelijke aandrijving of een extra handaandrijving beschikbaar zijn. In geval van uitval of storing van de aandrijving moet binnen 5 seconden de tweede onafhankelijke aandrijving in werking kunnen worden gesteld.

*Overgangsbepalingen:*

- *Aanwezig zijn van afzonderlijke hydraulische tanks, deze aanpassing moet bij nieuwbouw, vervanging of ombouw (NVO), of bij eerstvolgende verlenging van het Certificaat van Onderzoek (CvO) na 01-01-2010, zijn doorgevoerd.*
- *Verdubbelingen van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties, deze aanpassing NVO, of bij eerstvolgende verlenging van het CvO na 01-01-2020, zijn doorgevoerd.*
- *Gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties, deze aanpassing moet bij NVO, of bij eerstvolgende verlenging van het CvO na 01-01-2020, zijn doorgevoerd.*

- **§ 6.03 - Hydraulische aandrijfinstallatie van de stuurmachine**

De belangrijkste wijzigingen in dit artikel zijn:

Lid 1: Er mogen voortaan geen andere verbruikers meer zijn aangesloten op het hydraulische systeem van de stuurmachine.

Lid 2 van het bestaande ROSR, waar een tank met ingebouwd scheidingschot toegestaan, komt te vervallen.

Lid 3 van het bestaande ROSR, waar één stuurventiel toegestaan is wanneer het stuurventiel met de hand of handhydraulisch wordt bediend, komt te vervallen.

Lid 4 en 5: Vervanging van hydraulische slangen en keuring hydraulische cilinders, pompen en motoren elke acht jaar.

- **§ 6.09 - Keuring en terugkerende testen**

Lid 3 t/m 5: Werktuiglijk aangedreven stuurinrichtingen moeten vóór de eerste ingebruikstelling, na uitvallen, na verandering of reparatie en met regelmaat tenminste elke drie jaar door een deskundige worden gekeurd. Deze keuring moet tenminste bestaan uit: Controle op het overeenstemmen van de stuurinrichting met de goedgekeurde bouwtekeningen en of er veranderingen in de stuurinrichting hebben plaats gevonden. Controle op de goede werking van de stuurinrichting met alle bedrijfsmogelijkheden. Visuele controle en controle op de dichtheid van de hydraulische delen van de installaties, in het bijzonder ventielen, pijpleidingen, hydraulische slangen, cilinders, pompen en filters. Visuele controle van de elektrische delen van de installaties, in het bijzonder relais, elektrische motoren en veiligheidsinstallaties. Controle van de optische en akoestische controle-instrumenten.

Betreffende de keuring moet een verklaring worden opgesteld die door de deskundige wordt ondertekend en waarin de datum van de keuring is vermeld.

- **§ 7.04 - Bijzondere eisen voor bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen**

De belangrijkste wijziging is in lid 9. De bediening van iedere installatie moet door middel van een hefboom plaats kunnen vinden, die volgens een cirkelboog welke zich bevindt in een verticaal vlak dat nagenoeg evenwijdig is aan de richting van de stuwingskracht van de installatie, moet kunnen worden bewogen. Uit de positie van de hefboom moet voor iedere installatie de richting van de op het schip werkende stuwingskracht worden aangegeven.

*Overgangsbepalingen:*

- *Bediening door middel van een hefboom, deze aanpassing moet bij NVO, of bij eerstvolgende verlenging van CvO na 01-01-2010, zijn doorgevoerd.*
- *Aangeven van de richting van de stuwkracht, deze aanpassing moet bij NVO, of bij eerstvolgende verlenging van het CvO na 01-01-2010, zijn doorgevoerd.*

- **§ 8.02- Veiligheid**

Lid 5 is een nieuw lid, hier wordt het mantelbuisstelsel verplicht. Dit is een dubbelwandige hogedrukbrandstofleiding tussen de hogedrukbrandstofpomp en het inspuitsysteem.

*Overgangsbepaling:* Deze aanpassing moet bij NVO, of bij eerstvolgende verlenging van het CVO na 01-01-2025, zijn doorgevoerd.

Deze wijzigingen gelden voorlopig tot en met 31 maart 2010.

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

## **Wijziging Hochrheinschiffahrtspolizeiverordnung per 1 januari 2007**

De per 1 januari 2007 gewijzigde Schiffahrtspolizeiverordnung Basel-Rheinfelden is op te halen op de site: <http://www.admin.ch/ch/d/as/2006/4803.pdf>.

Deze informatie is van Rheinschiffahrtsdirektion Basel.

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

## **Tariefstijging IVW beperkt**

Samen met de collega's van onder meer Kantoor Binnenvaart, de VBKO, de Redersvereniging, en de VNSI heeft het CBRB onlangs fel geprotesteerd tegen de voorgenomen tariefsverhoging van de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat (IVW), divisie Scheepvaart.

De bedoeling van IVW was om middels deze tariefsverhoging de mate van kostendekking voor de certificaat- en overige dienstverlening in één klap van 80 naar 90% te brengen. Voor de binnenvaart zou dit echter resultaten in zeer aanzienlijke kostenstijgingen. De tarieven voor een aantal diensten van IVW zouden twee tot zelfs meer dan drie maal zo hoog worden.

Op zich onderschrijft het CBRB het overheidsuitgangspunt van kostendekkende tarieven voor dienstverlening. De kwaliteit van de dienstverlening van IVW is op dit

moment echter zodanig slecht, dat een dergelijke kostenstijging naar ons idee niet aan de orde kan zijn. Afgezien daarvan zijn wij van mening dat de voorgestelde zeer forse kostenstijging in één jaar tijd onacceptabel is.

In een reactie op ons commentaar heeft IVW laten weten, onze argumenten "voldoende steekhoudend te vinden om de tarieven niet in één keer te verhogen naar een kostendekkend niveau". De tarieven voor 2007 worden daarom aangepast conform de systematiek die de afgelopen jaren werd toegepast. Dat betekent concreet het volgende:

Naast de inflatie over 2006 (1%) stijgen de tarieven met 5%, met als bovengrens de kostprijs. Voor die producten waarvan het tarief in 2006 hoger lag dan de kostprijs wordt het tarief verlaagd tot de kostprijs. Per saldo leidt dit voor de binnenvaart tot een gemiddelde tariefstijging van 3,6%.

Daarnaast geeft IVW aan ook in 2007 te blijven inzetten op verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening, waarbij prioriteit zal worden gegeven aan het verkorten van doorlooptijden en behandeltermijnen. Zoals u weet heeft het CBRB de afgelopen tijd veel aandacht besteed aan de problemen bij IVW. Ook in 2007 zullen wij hier nadrukkelijk een vinger aan de pols blijven houden.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mw. Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, M.Sc. of mw. L.M.E. (Lijdia) de Groot.*

## **Monitoringsonderzoek lig- en wachttijd Rotterdamse haven**

Voor de zomer van 2006 hebben wij u middels onze Nieuwsbrief geïnformeerd over het "monitoringsonderzoek" dat het HbR wil gaan uitvoeren om concreet inzicht te krijgen in de wacht- en ligtijd van binnenschepen in de Rotterdamse haven. Tijdens een eerder onderzoek van het HbR, naar de wacht- en ligplaatsenbehoefte op korte (heden) en lange (aanleg Tweede Maasvlakte) termijn, was namelijk gebleken dat er eigenlijk niet of nauwelijks gegevens beschikbaar zijn op basis waarvan een betrouwbare inschatting gemaakt kan worden van de behoefte aan wacht- en ligplaatsen. De op dit moment noodzakelijke uitbreiding van het aantal wacht- en ligplaatsen voor de korte termijn zal eind 2008 gerealiseerd zijn. De heer Smits, directeur van het HbR, heeft een en ander tijdens de Algemene Ledenvergadering van het CBRB op 13 november jongstleden toegelicht.

Het monitoringsonderzoek is bedoeld om het aantal wacht- en ligplaatsen voor de langere termijn op een betrouwbaarder manier te kunnen bepalen. Wellicht ten overvloede: het monitoringsonderzoek staat los van de uitbreiding van het aantal wacht- en ligplaatsen voor de korte termijn! Deze uitbreiding op korte termijn gaat so wie so door, ongeacht het monitoringsonderzoek!

Het monitoringsprogramma van het HbR zal opgezet worden in nauw overleg met het CBRB en onze collega's van Schuttevaer. De bedoeling is dat een representatief aantal schippers, afkomstig uit alle relevante sectoren, middels een zo eenvoudig mogelijk schema een aantal

relevante gegevens gaat bijhouden die betrekking hebben op:

- scheepsgegevens (ladingtype, scheepstype, lengte, breedte, aantal kegels, etc.)
- tijdstip waarop haven wordt binnengevaren
- tijdsduur laden / lossen per terminal (hoeveelheid geladen / geloste lading)
- tijdsduur van wachten / liggen (inclusief vaartijd en -afstand naar wacht- en ligplaats)
- reden van wachten / liggen

Het monitoringsonderzoek zal in het voorjaar van 2007 worden opgestart. Enkele schippers hadden zich reeds eerder aangemeld om mee te doen aan het onderzoek. Mocht u ook bereid zijn om mee te werken aan het onderzoek (dat wil zeggen: gedurende een langere tijd op gestructureerde wijze bij elk bezoek aan Rotterdam tamelijk gedetailleerde informatie bijhouden) dan verneemen wij dat graag.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mw. Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, M.Sc.*

### **Evacuatie-inrichtingen en gasalarminrichtingen voor de passagiersvaart**

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

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

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

Deze richtlijnen zullen de komende tijd verder uitgewerkt worden.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mw. Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, M.Sc.*

### **Erkende opleiders voor veiligheidsfunctionarissen passagiersvaart**

Zoals bekend zijn per 1 januari 2006 de volgende veiligheidsfunctionarissen voorgeschreven voor passagiersschepen die daadwerkelijk op de Rijn varen:

- Deskundige voor de passagiersvaart
- Eerstehulpverlener
- Ademluchtmaskerdrager (alleen voor hotelschepen)

Deze cursussen mogen alleen gegeven worden door "erkende" opleidingsinstituten. (Hoewel de cursussen Eerstehulpverlener zoals bekend ook door de reguliere Oranje Kruis-verenigingen gegeven mogen worden.) Het bekende Arbode Maritiem was als eerste en lange tijd als enige opleidingsinstituut erkend voor het geven van de genoemde opleidingen. Inmiddels zijn twee nieuwe bedrijven erkend: (CBRB-geassocieerd lid) Nautiek Trainingen en MIT Dordrecht.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mw. Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, M.Sc.*

### **Handhavingsactie gezamenlijke inspectiediensten**

In onze vorige Nieuwsbrief én middels een Express Info hebben wij u geïnformeerd over de handhavingsacties die de gezamenlijke inspectiediensten (RWS, IVW, KLPD en Zeehavenpolitie Rotterdam) op korte termijn (december 2006 of januari 2007) zouden gaan uitvoeren. Tijdens deze handhavingsacties, die mede het gevolg zouden zijn van de resultaten van een eerdere grootschalige controle dit jaar op het traject Rotterdam-Antwerpen, zou gecontroleerd worden op verschillende zaken, waaronder de documentatie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en afvalstoffen.

Inmiddels heeft IVW ons laten weten, dat deze handhavingsactie pas in het voorjaar van 2007 (april of mei) zal worden gehouden. Wel zullen in het kader van de reguliere werkzaamheden EVOA- of documenten-controles blijven plaatsvinden maar dat is dan niet in het kader van dé grote handhavingsactie.

Het CBRB heeft bij de vorige handhavingsactie, rond de zomer van 2006, ernstig bezwaar gemaakt tegen de manier van controleren en het tijdverlies dat daarmee gepaard ging, en tegen de bijzonder tendentieuze berichtgeving zijdens de inspectiediensten. Deze kritiek hebben de handhavingsdiensten zich aangetrokken; zij hebben toegezegd hier bij de volgende handhavingsactie rekening mee te houden.

Zodra meer bekend is over de nieuwe handhavingsactie informeren wij u uiteraard.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen de heer Ing. R. (Robert) Tieman en/of mw. Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, M.Sc.*

---

## Agenda

### januari:

- 17 januari om 10.00 uur - Arbeidsvoorwaarden-  
overleg
- 25 januari om 15.00 uur - Ledenvergadering Groep  
Droge Lading
- 30 januari om 09.00 uur - CTGG Projectgroep  
Binnenvaart

### februari:

- 2 februari om 14.00 uur - DB CBRB
- 7 februari om 14.00 uur - Ledenvergadering Groep  
Tankvaart
- 9 februari om 14.00 uur - Ledenvergadering Groep  
Containeroperators