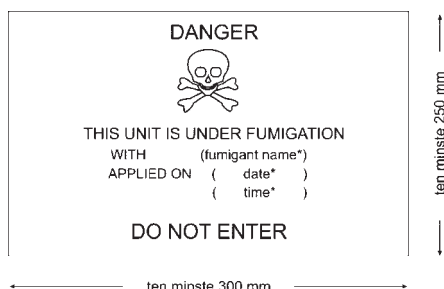


Betere bescherming van werknemers als gevolg van gassing van importcontainers met bestrijdingsmiddelen

Een groot deel van de goederen die voor de Europese markt zijn bestemd en uit verre landen zoals Azië en Zuid-Amerika komen, wordt in containers verscheept. Om het transport en vervolgens de import van uitheemse insecten te voorkomen zijn internationaal twee methoden toegestaan: 'hittebehandeling' of 'behandeling (gassing) met bijvoorbeeld de bestrijdingsmiddelen methylobromide of aluminium phosphide'. Allerlei goederen blijken met bestrijdingsmiddelen behandeld: kleding, gebruiksvoorwerpen, siervoorwerpen, voedsel en geneesmiddelen. In Nederland komen jaarlijks honderdduizenden containers aan die zijn gegast en waarin nog hoge concentraties bestrijdingsmiddelen worden aangetroffen.

De VROM-Inspectie heeft laten onderzoeken of er gezondheidsrisico's voor werknemers zijn door de behandeling van containers met bestrijdingsmiddelen in het buitenland. De resultaten van dit onderzoek laten zien dat er voor deze groep werknemers een verhoogd risico is.

Dat dit verhoogde risico ook onze buurlanden niet onopgemerkt voorbij is gegaan is gebleken uit het vorige maand aangenomen internationaal wijzigingsvoorstel met betrekking tot een verandering van de markering die op dit soort containers moet zijn aangebracht. De nieuwe markering zal tevens moeten aangeven op welke datum en tijd de container is geventileerd door middel van de woorden "VENTILATED ON (DATUM/TIJD)" voorafgaand aan de tekst "DO NOT ENTER". Er zal ook een verwijzing komen dat de markering op de container moet blijven totdat alle goederen eruit zijn. Het zal echter nog zo'n twee jaar duren voordat deze veranderingen in het ADNR zullen worden opgenomen. Hieronder treft u een voorbeeld van de huidige markering aan.



* toepasselijke aanduidingen

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

Inbouw fase 1-motor voor 1 juli 2007

Vanaf 1 juli 2007 mogen alleen nog fase 2-motoren ingebouwd worden. Door extreme drukte en enorme vraag naar schepen en motoren zijn de levertijden van zowel schepen als motoren lang. Het is dan ook te verwachten dat er vlak voor deze datum veel fase 1- motoren ingebouwd zullen worden. Het is daarbij van belang te weten welk moment geldt voor acceptatie van het ingebouwd zijn van de motor(en). In het Reglement Onderzoek Schepen Rijn (ROSR) staat in artikel 8a.02, lid 1: "...die geïnstalleerd zijn aan boord van vaartuigen of die ingebouwd zijn in zich aan boord bevindende werktuigen..." Het CBRB heeft bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) nagevaagd hoe dit geïnterpreteerd gaat worden en het verzoek gedaan hier internationaal op gelijke wijze mee om te gaan. IVW zal een inbouwverklaring accepteren, afgegeven door een erkende technische dienst. Dit zijn ondermeer: Germanischer Lloyd, Lloyd Register of Shipping, Bureau Veritas en TNO. Er zullen geen inbouwverklaringen van motorleveranciers geaccepteerd worden. Eind deze maand heeft IVW een bilateraal overleg met de Duitse SUK, daar worden ondermeer de interpretaties besproken. Het CBRB wordt op de hoogte gehouden.

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

Wijziging ROSR hoofdstuk 6, stuurmachines

In de Nieuwsbrief van januari 2007 bent u reeds op de hoogte gesteld van de wijzigingen in het ROSR per 1 april 2007. Deze wijzigingen zijn in het Protocol 25 tijdens de najaarszitting van de Centrale Rijnvaart Commissie (CCR) op 23 november 2006 aangenomen.

Voor wat betreft de stuurmachines zijn de wijzigingen in dit Protocol 25 ingrijpend. Dit is voor het CBRB een reden om u hier specifiek van op de hoogte te stellen, zodat u hier in uw bedrijfsvoering rekening mee kunt houden.

De reden van de wijzigingen zijn dat de Raad voor Transportveiligheid uit haar onderzoeken concludeerde dat bij een fors aantal van de ongevallen / calamiteiten in de binnenvaart, de oorzaak in het besturingssysteem en het uitvallen hiervan, te vinden is.

Het gewijzigde reglement voorziet in hogere veiligheidseisen door gescheiden signaleringssystemen, gescheiden leidingssystemen en gescheiden tankcompartimenten.

In de praktijk betekent dit:

- mogelijke gevolgen voor het bedieningspaneel in de lesenaar.
- mogelijke aanpassing in de hydraulisch tank (vlotter).
- mogelijke inbouw van gescheiden ventielen.
- mogelijk aanleg van twee extra hydraulische leidingen tussen de tank en de stuurmachine in de achterpiek.

De overgangstermijnen zijn:

- *N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010* voor het aanwezig zijn van afzonderlijke hydraulische tanks. Opmerking: De tanks mogen wel tegen elkaar aan gebouwd zijn. De zuig- en terugvoerleidingen mogen niet gecombineerd worden. Om verschillen door lekverliezen te compenseren mag er echter, boven het vloeistofpeil, een opening aanwezig zijn. De afmetingen van de opening is niet voorgeschreven.
- *N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010* voor geen aansluiting andere verbruikers op hydraulische aandrijfinstallaties.
- *N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020* voor verdubbelingen van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties.
- *N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020* voor gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties. Opmerking: de leidingen mogen pas voorbij het zogenaamde sperblok in de achterpiek gecombineerd worden.

Op nieuwbouwschepen die na 1 april 2007 gecertificeerd worden zijn bovenstaande aanpassingen van het reglement direct van toepassing.

Het CBRB heeft voor wat betreft de datum van in kracht treden van 1 april 2007 een brief verzonden naar de verantwoordelijke personen bij het Ministerie van Verkeer & Waterstaat (DGTL) en Inspectie Verkeer & Waterstaat. Immers, het is onredelijk van ondernemers te eisen dat deze wijziging in de regelgeving, binnen deze termijnen, geïmplementeerd kan worden. Ondernemers die een stuurmachine gaan inbouwen of zelfs al aan het inbouwen zijn, op basis van door IVW goedgekeurde tekeningen, zouden niet meer aan de eisen voldoen, wanneer het certificaat na 1 april 2007 afgegeven wordt.

Verder wil het CBRB in gesprek met de overheid over de overgangstermijn van 2010, mede gezien de ingrijpende gevolgen van de wijziging van deze regelgeving.

Wij adviseren u contact op te nemen met uw stuurmachineleverancier om een beeld te krijgen wat u aan dient te passen na het verstrijken van de overgangstermijn.

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

Stoppen scheepslospomp vanaf de wal

Zoals u allen weet is het ADN R per 1 januari jl. op verschillende punten gewijzigd. Een van de wijzigingen is een nieuw voorschrift 9.3.X.21.5. In dit voorschrift wordt geregeld dat de walinstallatie bij een onvoorzien situatie de lospomp aan boord op een verantwoorde manier kan stop zetten.

Dit uitschakelen moet geschieden door het onderbreken van een aparte, door de boordinstallatie gevoede stroomkring aan de wal. Het signaal van de walinstallatie moet door middel van een tweepolig, waterdichte wandcontactdoos van een koppelingsinrichting worden overgebracht. De wandcontactdoos moet in de directe omgeving van de walaansluiting van de losleidingen permanent op het schip zijn aangebracht.

Voor de goede orde treft u hierbij de volledige tekst van het nieuwe artikel 9.3.1/2.21.5 aan.

a) De geveer als bedoeld in 9.3.2.21.1 d) moet aan boord een optisch- en akoestisch alarm inschakelen en tegelijkertijd een elektrisch contact aanspreken, dat als binair signaal de door de walinstallatie gegeven en gevoede stroomkring kan onderbreken en aan de walzijde maatregelen tegen het overlopen kan inleiden.

Het signaal moet aan de walinstallatie door middel van een tweepolige waterdichte apparatenstekker van een koppelingsinrichting overeenkomstig de norm EN 60309-2: 1999 voor gelijkstroom 40 tot en met 50 V, kleur wit, geleidingsnok 10 uur, worden overgebracht.

De stekker moet in de directe omgeving van de walaansluiting van de laad- en losleidingen permanent op het schip zijn aangebracht.

De geveer moet ook de mogelijkheid hebben de eigen lospomp uit te schakelen. De geveer moet onafhankelijk zijn van de niveau-alarminrichting, maar mag gekoppeld zijn aan de niveau-meetinrichting.

b) Tijdens het lossen met de eigen lospomp moet deze door de walinstallatie kunnen worden uitgeschakeld. Hiervoor moet een aparte, door de boordinstallatie gevoede, intrinsiek veilige stroomkring aan de wal door middel van een elektrisch contact worden onderbroken.

Het binaire signaal van de walinstallatie moet door middel van een tweepolige, waterdichte wandcontactdoos van een koppelingsinrichting conform de norm EN 60309-2:1999 voor gelijkstroom 40 tot en met 50 V, kleur wit, geleidingsnok 10 uur, worden overgebracht.

De wandcontactdoos moet in de directe omgeving van de walaansluiting van de losleidingen permanent op het schip zijn aangebracht.

Tevens delen wij u mede dat dit artikel in werking treedt 6 maanden na invoering van het reglement. dus formeel op 1 juli 2007.

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

Stadshavens Rotterdam

De Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR) heeft vier maal per jaar een overleg met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Het CBRB neemt hier ook aan deel. Tijdens het overleg in november is er uitgebreid discussie gevoerd over voorgenomen sluiting van de Rijnhaven, het WBR heeft hier diepe teleurstelling over uitgesproken en overweegt een procedure aan te spannen.

De havenmeester heeft aan gegeven dat er compenserende maatregelen zullen worden genomen en erkent dat de com-

municatie met de binnenvaartbranche, tot zijn spijt, niet goed is verlopen.

Overige punten welke aan de orde zijn gesteld:

- Realisatie wacht- en ligplaatsen, een thema wat de komende tijd alle aandacht van het CBRB zal blijven behouden.
- Demping Hartelkanaal zz Beerdam.
- Bespreking binnenhavengeldtarieven. Het havengeld kan ook via e-mail of sms geregeld worden.
- Problematiek van het aanmeren aan de dobberpalen in de Geul- en de Beneluxhaven. Het advies is bij het vastmaken rekening te houden met het ronddraaien van deze palen.
- De afspraak is gemaakt het schipperspad bij de ligplaatsen Maashaven noordzijde met de feestdagen toegankelijk en op orde te hebben.
- Voorstel CBRB om te onderzoeken of er een drinkwater-tappunt in het westelijk havengebied kan komen.
- Verzoek om de waterdiepte van het Zuiddiepje op peil te houden. HbR neemt contact op met RWS welke hier verantwoordelijk voor is.
- Er zal, als proef, één stroomkast geplaatst worden aan de Maashaven. Er zal een pilot plaatsvinden met Eneco met betrekking tot het betalen per gsm en internet. Een verbod op zelf stroom draaien is voorlopig niet aan de orde.
- Het WBR is zeer content met de nieuwe duwvaartboten-ponton in de Hartelhaven.
- Het ponton van Lehnkering in de Botlek blijft liggen en kan worden gebruikt.

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

Chemische industrie klaar voor 'REACH'?

REACH staat voor Registratie, Evaluatie en Autorisatie van Chemische stoffen en is de nieuwe Europese wetgeving voor chemische stoffen. Naar verwachting zal nagenoeg de gehele chemische industrie met deze nieuwe wetgeving in aanraking komen. Producenten en importeurs zullen voor alle chemische stoffen met een productie hoger dan 1 ton per jaar verplicht een registratiedossier moeten indienen bij een centraal Europees agentschap. Geen registratie betekent geen gerechtvaardigde productie of import van de stof. Een mogelijke consequentie hiervan is het verdwijnen van stoffen uit de keten. Bovendien moet voor stoffen met een hoog risico een substitutieplan door de bedrijven worden opgesteld om ze op termijn te vervangen door andere, minder gevaarlijke stoffen, zelfs indien het risico beheersbaar is. Voorbeelden van stoffen met een hoog risico zijn: carcinogenen, mutagenen ofwel stoffen die schadelijk voor de voortplanting zijn. Het doel van REACH is een hoger veiligheidsniveau te realiseren en de veiligheidsinformatie van de producten dienen te worden doorgegeven aan alle gebruikers in de keten.

Het Europese Parlement keurde onlangs de voorgestelde wetgeving van REACH goed. Als de EU ministers deze voorstellen ook goedkeuren zal naar verwachting de wetgeving

in juni 2007 van kracht worden. REACH onderscheidt in de toeleveringsketen van een stof vier rollen. Deze rollen zijn gekoppeld aan de activiteiten van bedrijven met stoffen (productie, import, gebruik en distributie van stoffen). Bedrijven kunnen de rol van fabrikant, importeur, downstream user en distributeur hebben. Ook een gecombineerde rol is mogelijk. Een importeur kan ook de rol van distributeur hebben of een fabrikant kan ook een gebruiker van een stof zijn. Afhankelijk van de rol(len) heeft een bedrijf verschillende verplichtingen.

Vanaf januari start in Nederland een helpdesk om bedrijven voor te bereiden op de nieuwe wetgeving (www.reach-helpdesk.nl) en organiseren verschillende ingenieursbureaus regelmatig workshops die de implementatie van de nieuwe regelgeving verder voor bedrijven in kaart brengt.

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

Veiligheidsmaatregelen APM

APM-Terminals in Rotterdam heeft veiligheid hoog in het vaandel staan. Om onveilige situaties zoveel mogelijk te voorkomen wil APM-T dat iedereen op haar terrein in operationele gebieden signaalkleding draagt. Zo zijn al langere tijd externe vrachtwagenchauffeurs verplicht een veiligheidsvest te dragen.

Per 1 januari 2007 is het bij APM-T eveneens verplicht voor alle bemanningsleden op binnenvaartschepen aan dek of op de kade om een veiligheidsvest te dragen.

De afgelopen weken zijn er folders uitgedeeld aan alle binnenvaartschepen en bovendien zijn er vestjes uitgedeeld om het gebruik ervan te bevorderen. De Beveiliging van APM-T zal gaan controleren op het gebruik van de veiligheidsvestjes.

Overigens moet veiligheid van twee kanten komen. Mocht u van mening zijn dat er veiligheidsonderwerpen zijn die aan de zijde van APM verbeterd zouden kunnen of moeten worden dan verzoeken wij u dit aan ons door te geven, zodat wij APM hierop aan kunnen spreken!

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

Bedieningstijden sluizen op Franse gedeelte Moezel

Per 1 januari 2007 worden op het Franse gedeelte van de Moezel andere bedieningstijden van de sluizen gehanteerd. De bedieningstijden van de sluizen van Metz tot Clévant (Frouard) zijn:

- Zonder aanmelding: maandag tot zondag van 5.30 tot 23.30 uur.
- Met aanmelding vooraf: van maandag tot zondag van 23.30 tot 5.30 uur.

De bedieningstijden van de sluizen van Frouard-Pompey tot Neuves-Maisons zijn:

Van 15 april tot 10 november:

- Zonder aanmelding: maandag tot vrijdag van 6.00 tot 20.00 uur. Zaterdag, zondag en feestdagen van 9.00 tot 18.00 uur.

- Met aanmelding vooraf:
maandag tot vrijdag van 20.00 tot 6.00 uur.
Zaterdag, zondag en feestdagen van 18.00 tot 9.00 uur
Van 11 november tot 14 april:
 - Zonder aanmelding:
maandag tot vrijdag van 7.30 tot 17.30 uur.
Zaterdag, zondag en feestdagen van 9.00 tot 18.00 uur.
 - Met aanmelding vooraf:
maandag tot vrijdag van 17.30 tot 7.30 uur.
Zaterdag, zondag en feestdagen van 18.00 tot 9.00 uur.
- Aanmeldingen voor 15.00 uur bij de regionale planning in Toul, 0033 - (0) 800 519 665.
- Op de site www.moselkommission.org is dit alles te lezen, evenals alle telefoonnummers van de sluizen, onder "Schleusenbetriebszeiten 2007". Er zijn op deze site meerdere documenten te downloaden, zoals de Moselschiffahrtspolizeiverordnung.

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

Voorlopig geen overgangstermijn voor de bestelde fase 1-motoren

Zoals in de vorige twee Nieuwsbrieven is gemeld heeft het CBRB samen met de collega-organisaties, een verzoek bij de minister van Verkeer & Waterstaat ingediend voor een overgangstermijn van reeds bestelde fase-1 motoren die niet meer op tijd zullen kunnen worden ingebouwd.

Een groep van circa tachtig nieuwbouwcasco's heeft in China aanzienlijke vertraging opgelopen en zullen nu pas na juli 2007 worden afgeleverd. Dit houdt in dat de motoren voor deze casco's van het nieuwe fase 2 type moeten zijn aangezien ze pas na 1 juli zullen worden ingebouwd en worden voorzien van de nodige certificaten. Per 1 juli dienen namelijk alle nieuw in te bouwen motoren te voldoen aan de strengere milieueisen die de CCR een aantal jaren geleden vastgelegd heeft. Ondanks recente berichtgeving in de diverse media is het zeer aannemelijk dat er op dit moment een levertijd van circa anderhalf jaar voor fase 2-motoren met grotere vermogens is.

De minister heeft twee maanden na ons schrijven onlangs gereageerd middels een brief waarin zij ons verzoek voor een overgangstermijn voor de betreffende groep motoren afwijst. Zij benadrukt de eigen verantwoordelijkheid van de betrokken ondernemers in deze kwestie. Verder is de minister van mening dat de betrokken ondernemers zelf alles in het werk moeten stellen om de schade te minimaliseren. Tot slot wijst de minister naar de mogelijkheid om reeds bestelde fase 1-motoren uit te rusten met katalysatoren waardoor ze aan de fase 2 eis zouden kunnen voldoen. Deze reactie is uiterst onbevredigend en het CBRB beraadt zich op dit moment over verdere stappen. Verder zal het CBRB er bij de motor fabrikanten voor pleiten om meer motoren met grotere vermogens voor 1 juli 2007 gecertificeerd te krijgen. Wij houden u uiteraard op de hoogte van de verdere ontwikkelingen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt M.Sc. of met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Milieu-investeringsaftrek/ willekeurige afschrijving milieu investeringen (Mia/vamil) 2007 weer open

De Milieulijst MIA/Vamil is op 28 december 2006 gepubliceerd in de Staatscourant. De overheid voert een verscheidenheid aan subsidieregelingen met de doelstelling om de aanschaf van energie- en of milieu- en of arbo- vriendelijke bedrijfsmiddelen, producten, machines en apparaten te stimuleren. De Milieulijst 2007 bevat 25 nieuwe bedrijfsmiddelen waaronder een energiebesparend roersysteem en een douchewaterwarmtewisselaar. 56 Bedrijfsmiddelen zijn vervallen en 106 bedrijfsmiddelen zijn gewijzigd waaronder een warmtepomp en een energiezuinige koel- of vriesinstallatie. Voor de milieu-investeringsaftrek en de willekeurige afschrijving gelden voor 2007 vastgestelde budgetten namelijk ? 98 en ? 38 mln. Vorig jaar oktober kwam er plotseling een einde aan de regeling in verband met het overschrijden van het budget van 2006. Het verdient dan ook aanbeveling om de aanmelding van deze milieu-investeringen niet onnodig uit te stellen. Elke onderneming die in Nederland inkomsten- of vennootschapsbelasting betaalt, kan in principe gebruik maken van de regeling. U komt in aanmerking voor de regeling als een investering voldoet aan vier voorwaarden:

1. Het bedrijfsmiddel staat op de Milieulijst. U kunt deze lijst via de website van het CBRB raadplegen bij het onderwerp publicaties en de categorie milieu;
2. Het bedrijfsmiddel is niet eerder gebruikt;
3. De investering moet betrekking hebben op aanschaf- en voortbrengingskosten van het bedrijfsmiddel;
4. Voor de MIA moet het bedrag aan milieu-investeringen ten minste € 2.100 zijn.

Als u de meldingsformulieren wilt bestellen, kun u contact opnemen met de helpdesk MIA/VAMIL bij SenterNovem. Het telefoonnummer is 038 - 455 34 80 of contact opnemen met de Belastingtelefoon 0800 - 0543.

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

Nautisch Technische zaken CBRB naar Lijdia de Groot

Vanaf heden is de verantwoordelijkheid voor het dossier Nautisch Technische zaken overgedragen aan onze nieuwe secretaris mevrouw Lijdia de Groot. Zij neemt dit dossier over van mevrouw Maira van Helvoirt. Maira zal de komende tijd bij deze overdracht nog wel als "back-up" fungeren, maar Lijdia zal het eerste aanspreekpunt zijn. Lijdia de Groot is reeds verantwoordelijk voor de helpdesk van het CBRB en is ook reeds actief voor het secretariaat van de leden-groep Varende Ondernemers. Op termijn is het de bedoeling dat zij ook hiervoor de verantwoordelijke secretaris wordt.

Het totale takenpakket van Lijdia de Groot is momenteel als volgt samengesteld:

- Secretaris Nautisch Technische zaken
- Helpdesk
- Secretaris Landelijk Verenplatform/ Overleggroep Veerdiensten
- Secretariaat ledengroep Varende Ondernemers

Nieuwe technische voorschriften voor binnenschepen in Europa van kracht: eerste stap naar harmonisering van voorschriften in de hele EU

Na vele jaren van onderhandeling is de herziening van technische Richtlijn 82/714/EG, die de technische voorschriften voor binnenschepen op alle EU-wateren behalve de Rijn regelde, eind december formeel afgerond door het Europees Parlement en de Raad: per 30 december 2006 is de nieuwe Richtlijn 2006/87/EG in werking getreden. De EU-lidstaten hebben nu 24 maanden de tijd om deze nieuwe Richtlijn in hun nationale wetgeving te implementeren, waarna de nieuwe voorschriften daadwerkelijk van kracht worden.

In deze nieuwe Richtlijn worden de technische voorschriften voor binnenschepen op de EU-vaarwegen in overeenstemming gebracht met de voorschriften op de Rijn (een aantal uitzonderingen daargelaten). Nieuw aan de nieuwe Richtlijn is, dat ook de sector passagiersvaart onder de werking ervan valt. Hoewel de beoogde harmonisering van Rijnvaartregime en het regime op de overige vaarwegen met deze nieuwe Richtlijn helaas slechts ten dele bereikt wordt, is toch een belangrijke stap in de goede richting gezet. Na 30 december 2008 zullen in heel Europa grotendeels dezelfde technische eisen aan binnenschepen van toepassing zijn. Voor schepen waarvan de kiel gelegd is voor deze datum, geldt een aantal bijzondere bepalingen. En de bestaande vloot kan gebruik maken van de overgangsbepalingen zoals in Hoofdstuk 24 van het ROSR.

Voor de duidelijkheid: De nieuwe EU-Richtlijn én het ROSR (voorlopig) zullen naast elkaar blijven bestaan! Er zullen Rijnvaartcertificaten én zogenoemde Communautaire Certificaten van Onderzoek uitgegeven blijven worden.

De nieuwe Richtlijn bestaat uit de eigenlijke Richtlijn zelf, waarin een en ander bepaald wordt over de reikwijdte van de Richtlijn, Certificaten van Onderzoek, mogelijke afwijkingen voor nationale vaart, en dergelijke. Daarnaast bevat de Richtlijn diverse Bijlagen, waarvan de belangrijkste zijn:

- Bijlage I: Zone-indeling van de Europese vaarwegen
- Bijlage II: Technische voorschriften: deze bijlage bevat de feitelijke technische voorschriften, conform het ROSR
- Bijlage III: Aanvullende eisen voor zone 1 en 2: Zoals ook onder de oude Richtlijn al mogelijk was, is het ook onder de nieuwe Richtlijn mogelijk voor lidstaten om in vaarwegen van zone 1 en 2 aanvullende eisen te stellen. De lidstaat Nederland stelt op zone 2-wateren alleen aanvullende eisen voor passagiersschepen, (vooralsnog) niet voor vrachtschepen. Duitsland kent ook voor vrachtschepen aanvullende eisen.
- Bijlage IV: Minder zware eisen op zone 3 en 4: Ook onder de oude Richtlijn was het al mogelijk dat lidstaten op bepaalde vaarwegen van zone 3 en 4 minder zware eisen toestaan.

Om te voorkomen dat de Rijnvaarteisen (het ROSR) en de nieuwe Richtlijn, die nu immers gelijklopend zijn, weer uit elkaar gaan lopen, zullen toekomstige wijzigingen op gelijk-

waardige wijze tegelijkertijd worden doorgevoerd in ROSR en nieuwe Richtlijn.

De volledige tekst van de nieuwe Richtlijn, inclusief bijlagen, is via het CBRB-secretariaat verkrijgbaar.

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

Reactie CBRB op voorstel stremming Gambsheim

Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart heeft via de Nautisch Technische Kommissie (NTK) van de EBU het verzoek ontvangen mee te denken over verschillende mogelijkheden van stremmingen van sluis Gambsheim. Bij alle drie de varianten van stremming is de sluis gedurende een periode volledig gestremd. Achtergrond is dat er enkele jaren geleden een noodreparatie aan het betonwerk bij de waterkrachtcentrale bij de sluis van Gambsheim heeft plaats gevonden. Het destijds gestorte beton is ondertussen weggespoeld en het betonwerk moet deze keer definitief gerepareerd worden. Het probleem hierbij zou zijn dat op de plaats van de werkzaamheden de wateruitlaat van beide sluiskolken is en de bouwplaats weggespoeld zou worden. EDF acht daarom een volledige stremming noodzakelijk.

De drie varianten hebben we binnen het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart in overweging laten nemen door de werkgroep Nautiek & Techniek van het CBRB en diverse gebruikers van deze vaarroute.

Het CBRB acht een volledige stremming onacceptabel, dit moet koste wat het kost voorkomen worden! Een damwand slaan, zodat de scheepvaart normaal verder kan varen, uiteraard met een langzame passage, lijkt een betere oplossing. Uiteraard is het zaak bij de keuze van een periode rekening te houden met de drukte van de scheepvaart gedurende deze periode.

Het is de vraag of er bij het voorstellen van de drie varianten werkelijk nagedacht is over de consequenties voor de binnenvaart, de enorme kosten en de vervoersgarantie zijn hierbij slechts enkele te noemen voorbeelden.

Op 23 januari zal een hoorzitting over dit onderwerp plaats vinden, waarbij het EBU-standpunt geventileerd zal worden. Het CBRB-standpunt zal hierbij meegenomen worden.

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

“Monitoringsonderzoek” lig- en wachttijd Rotterdamse haven

In eerdere Nieuwsbrieven hebben wij u 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 Bert Luijendijk van het HbR heeft een en ander tijdens de vergadering van de Ledengroep Varende Ondernemers op 6 januari 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 verzoeken wij u zich bij ons te melden.

Uiteraard houden wij u op de hoogte van de verdere voortgang van het onderzoek.

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

Binnenvaartbesluit in Deelorgaan Binnenvaart

Binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat men er vooralsnog van uit de nieuwe Binnenvaartwet in de loop van 2008 in werking zal kunnen treden.

De Binnenvaartwet is de wet waarin de drie huidige wetten, te weten de Wet Vervoer Binnenvaart, de Binnenschepenwet en de Wet Vaartijden worden geïntegreerd.

De tekst van de wet zelf is de Ministerraad al gepasseerd. In de laatst gehouden vergadering van het deelorgaan Binnenvaart stond het concept Binnenvaartbesluit op de agenda.

De Binnenvaartwet is een zogenaamde raamwet. De kaders van de wet worden ingevuld door middel van een Koninklijk Besluit, respectievelijk via Ministeriële regelingen.

Het CBRB heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om desgevraagd, haar commentaar, dat hoofdzakelijk van redactionele aard was, in te brengen.

Verbeterplan Beter Geregeld

In dezelfde vergadering van het DBV werd een toelichting gegeven op het Verbeterplan Beter Geregeld. Met het verbeterplan geeft de overheid aan op welke punten regelingen beter geregeld kunnen worden. Het CBRB heeft benadrukt dat verbeteringen alleen tot verbetering kunnen leiden indien er sprake is van goed overleg met het bedrijfsleven. Als voorbeeld is door het CBRB het onderwerp "vervoersdocumenten" toegelicht. Het CBRB is het volstrekt oneens met het actieplan van de overheid om voorlopig bij de EU niet aan te dringen op intrekken van Verordening 11. Op grond van deze totaal verouderde economische verordening worden controles uitgevoerd op de aanwezigheid van vervoersdocumenten. Het CBRB is daarom voorstander van zo spoedig mogelijk intrekking en bespreking en invoering van regelingen die aansluiten bij de huidige situatie en gang van zaken in de binnenvaart. In voorgaande Nieuwsbrieven bent u regelmatig op de hoogte gehouden van de opvattingen van het CBRB op dit punt.

Certificering vervoer diervoeders

De Nieuwsbrief van het Productschap Diervoeders meldt dat van de ongeveer 4.000 schippers die zich hadden aangemeld, er 2.485 zijn overgebleven die een contract hebben met een certificatie-instelling.

Alleen zij mogen diervoeders en grondstoffen per binnenschip vervoeren.

Inmiddels zijn er 75 schipper geverifieerd en gecertificeerd volgens de hygiënecode binnenvaart. Uiterlijk 1 juli 2007 moeten de overigen zijn geverifieerd en zo mogelijk gecertificeerd. Met de hygiënecode wordt voldaan aan de wettelijke verplichtingen van de Europese Diervoederhygiëneverordening. Schippers die diervoeders vervoeren moeten uiterlijk 1 juli 2007 aantoonbaar werken volgens de hygiënecode.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer mr. J. Vogelaar.

Wijzigingen in het RPR per 1 april 2007

Tijdens de najaarszitting van de Centrale Rijnvaart-commissie (CCR) zijn over het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) diverse wijzigingsbesluiten genomen. Door middel van dit artikel informeren we u over een aantal belangrijke wijzigingen in het RPR per 1 april 2007.

- In artikel 1.08 wordt in het nieuwe 4e lid voor alle passagiers aan boord geschikte individuele reddingsmiddelen voorgeschreven. Deze moeten voldoen aan de normen EN 395: 1998 of EN 396: 1998.
- In artikel 1.10 wordt in het nieuwe 2e lid de mogelijkheid tot vrijstelling van de verplichting van diverse documenten aan boord van duwbakken, mits er een metalen plaat aangebracht wordt volgens regels.
- In artikel 1.13 wordt verboden verkeerstekens te gebruiken om af te meren.
- In het nieuwe artikel 1.25 zijn de eisen geformuleerd over de op de schepen aangebrachte kentekens.

- In artikel 9.07 wordt windsurfen tussen Rhein km 524 en 582 verboden.
- In de nieuwe artikelen 9.12 en 9.13 wordt gesteld dat men op de Nederlandse Boven-Rijn en Waal (km 857,77 – km 952,50), het Pannerdensch kanaal, Neder-Rijn en Lek (km 867,46 – km 989,20), inclusief de overnachtingshavens, slechts ligplaats mag nemen op daartoe aangeduide ligplaatsen.
- In de tabel van het derde lid van artikel 10.01 wordt pegel Rheinfeldten vervangen door Pegel Basel-Rheinhalle, met de daarbij behorende pegelstanden voor wat betreft hoogwaterpeil I (7,00) en II (8,20).
- Artikel 14.11, overnachtingshavens Boven-Rijn en Waal, vervangt de oude artikelen 14.12 en 14.13. In dit artikel staan de regels waar men aan zich dient te houden in deze havens. De belangrijkste wijziging is dat de volgende tekst is komen te vervallen: "schepen zonder bewaking aan boord te laten stil liggen". De bewaking aan boord is hier mee, mits er geen gevaarlijk stoffen aan boord zijn, niet meer verplicht.

Deze wijzigingen gelden voorlopig tot en met 31 maart 2010. De in de najaarszitting van de CCR van 2006 genomen besluiten kunt u lezen op de website van de CCR:

- www.ccr-zkr.org
- Documenten die gedownload kunnen worden
- Aangenomen besluiten
- CCR/R 2006 II (CCR/R 2006 I bevat genomen besluiten tijdens de voorjaarszitting)
- NL (taal)

Deze site bevat meer nuttige en interessante informatie.

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

Nieuwe leden:

Groep Personenvervoer:

V.o.f. De Veerman

Groep Drogelading:

Cotrano b.v.

Agenda

februari:

- 15 februari om 14.00 uur - Themabijeenkomst
'Voortdurend (voort) varend'
- 16 februari om 14.00 uur - AB CBRB

maart:

- 1 maart om 10.00 uur - ONZB/OTVB
- 7 maart om 11.00 uur - Overleggroep
Havensleepdiensten
- 15 maart om 13.30 uur - Ledenvergadering OPTO

Ebbing & Company

Vacature

DIRECTEUR SAB

Nuchterheid, charisma en teamspirit – tot 75.000

SAB: Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart. Toonaangevend in aanpak en uitvoering afval en milieuproblematiek in Nederlandse en Europese beroepsbinnenvaart.

SAB is in Nederland verantwoordelijk voor uitgifte van vaardocumenten en ontvangsten en verwijdering van scheepsafval van binnenvaarschepen en drijvende werktuigen. Stichting met een Raad van Toezicht, Bestuur, Directeur en slagvaardige kantoororganisatie (10 professionals) in Rotterdam. Efficiënt eigen afvalinzamelnetwerk op strategische maritieme knooppunten. Nederland is ondertekenaar Scheepsafvalstoffenverdrag (1996 in Straatsburg). Basis: afvalvermindering, de vervuiler betaalt, geen ongelijke concurrentie.

Directeur geeft leiding aan kantoororganisatie. Draagt zorg voor geoliede operatie t.a.v. dagelijkse uitvoering en excellente dienstverlening. Veel aandacht voor voorlichting en communicatie, producten en dienstontwikkeling, contacten met overheidsinstanties en Europese overlegorganen. Voor charismatische persoonlijkheid, goed gevoel voor politiek/bestuurlijke verhoudingen. Affiniteit met milieu. Verstand van financiën. Begrijpt de wereld van en de mens in de binnenvaart. Circa 15 jaar ervaring.

Voor verdere informatie kunt u terecht bij:

Ebbing & Company

Prins Hendriklaan 29, 1075 AZ Amsterdam

Tel.: 020 – 572 57 85

Fax: 020 – 572 57 00

Website: www.ebbing.nl -> vacatures -> recente vacatures -> januari 2007 -> Bestuur & Senior Management

-> Directeur Kenniscentrum

Referentienr: 12139 Rotterdam

