

Eerste editie Nieuwsbulletin Landelijk Veren Platform

De eerste editie van het Nieuwsbulletin van het Landelijk Veren Platform (LVP) is op 26 maart aan de heer Mr. C.G. van der Staij, lid van de Tweede Kamerfractie van de SGP, overhandigd, in bijzijn van de burgemeester IJssels en wethouder Akkermans van Gorinchem en de pers.

Mede dank zij het indienen van een op 2 december 2005 ingediende motie van de heer Van der Staij, is de "bal van 10 miljoen" aan het rollen gegaan, wat geleid heeft tot de uiteindelijke toezegging in 2006 van de minister van Verkeer & Waterstaat van 10 miljoen aan de veerdiensten, onder voorwaarde van 100% cofinanciering van de centrale overheden.

Met het Nieuwsbulletin wil het Landelijk Veren Platform belanghebbenden en belangstellenden een paar maal per jaar op de hoogte houden van de activiteiten en de stand van zaken bij het LVP en informeren over zaken welke relevant en van belang zijn voor de veerdiensten. De opzet is de verspreiding van dit Nieuwsbulletin zo breed mogelijk uit te zetten, ondermeer aan de leden van de Overleggroep Veerdiensten van het CBRB en de leden van de VEEON, de (vak)pers, provincies en ander overheden zoals het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en oevergemeenten met veerdiensten.

Voor nader informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot, secretaris van de Overleggroep Veerdiensten van het CBRB en secretaris van het Landelijk Veren Platform.

Nautisch jaarverslag 2006 van de haven van Rotterdam

Het jaar 2006 is zeer veilig verlopen voor de haven van Rotterdam. Ten opzichte van de overige jaren was er sprake van minder incidenten. Afgelopen jaar waren er 119 geregistreerde nautische incidenten. De patrouillevaartuigen van het Havenbedrijf kwamen in 2006 in totaal 451 maal in actie. 132 maal was brand de oorzaak en 113 maal was er sprake van het redden van drenkelingen dan wel het overbrengen van zieken naar ambulances. Volgens de havenmeester was er ook een daling in het aantal "spills" die waterverontreiniging als gevolg hadden. Het aantal geregistreerde "spills" was met circa 15% afgenomen. De havenmeester wist tijdens de presentatie van de nautische

resultaten 2006 verder te melden dat het steeds moeilijker wordt om ruimte voor boeifaciliteiten, openbare wacht- en ligplaatsen voor de binnenvaart te vinden. Dit komt door de toename van de vraag naar woningen en kantoren in de omgeving van de haven en door de uitbreiding van haventerreinen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in samenwerking met de Inspectie Verkeer en Waterstaat de inspecties aan boord van binnenvaarttankers opgevoerd. Het Havenbedrijf Rotterdam inspecteert de schoonmaakwerkzaamheden aan boord. De havenmeester heeft hier toe besloten na een aantal ernstige incidenten in andere havens en bovenstrooms in Duitsland. Uit onderzoek van het Havenbedrijf zou zijn gebleken dat aan boord van tankschepen met eetbare oliën dat in de tanks na lossing koolmonoxide kan ontstaan.

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

Tarieven binnenvaart -CCR II emissie-eisen

Het CBRB heeft van het Havenbedrijf Rotterdam te horen gekregen dat binnenvaartschepen, die niet aan de emissie-eisen de CCR fase II voldoen, vanaf het jaar 2010 een tariefsverhoging van 10% bovenop het dan geldende tarief kunnen verwachten. De heer Pieter Struijs, COO Infrastructuur & Maritieme Zaken (IMZ) van het Havenbedrijf Rotterdam, heeft dit naar aanleiding van vragen van het CBRB, ook tijdens het overleg van de Nationale Havenraad bevestigd. Voor de binnenvaart worden in 2025 vuile motoren helemaal verboden in Rotterdam. De stimuleringsregeling (VERS-regeling), die er nu al is om over te stappen op schonere motoren, krijgt met deze verhoging van de tarieven een financiële impuls. Er is het Havenbedrijf alles aan gelegen de aanleg van Maasvlakte 2 zeker te stellen. Het Havenbedrijf noemt expliciet de verplichting om te voldoen aan de emissie-eisen van CCR II en niet het hebben van de CCR II-motoren zelf. Zo wil het Havenbedrijf de

CCNR fase II (1)

P_N (kW)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	No _x (g/kWh)	PT (g/kWh)
$18 \leq P_N < 37$	5,5	1,5	8,0	0,8
$37 \leq P_N < 75$	5,0	1,3	7,0	0,4
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,0	6,0	0,3
$130 \leq P_N < 560$	3,5	1,0	6,0	0,2
$P_N \geq 560$	3,5	1,0	$n \geq 3 \text{ 150 min}^{-1} = 6,0$ $343 \leq n < 3 \text{ 150 min}^{-1} = 45 n (-0,2) - 3$ $N < 343 \text{ min}^{-1} = 11,0$	0,2

mogelijkheid bieden om bestaande motoren met voor- en nageschakelde technieken uit te laten rusten als ze zo aan de CCR II emissie-eisen voldoen. Het CBRB heeft ook nogmaals te kennen gegeven dat met de huidige gasolie, die een hoeveelheid zwavel van 2000 ppm en per 1 januari 2008 1000 ppm kent, voor- en nageschakelde technieken vooralsnog niet een echt alternatief zijn.

Overige Nederlandse havens ontkenden voornemens te zijn dit soort vergaande maatregelen af te kondigen. De afgelopen twee jaar heeft het Havenbedrijf Rotterdam veel energie gestoken in verschillende Milieu Effecten Rapportages (MER). Uitkomsten zijn dat alle nadelige effecten op natuur en milieu goed zijn te compenseren of mitigeren, ook als het om fijnstof en andere vervuilende stoffen gaat.

De bedrijvigheid op Maasvlakte 2 zal in het jaar 2033 voor 0,15% bijdragen aan al het fijnstof in de regio. Om te zorgen dat die 0,15% extra fijn stof in 2033 op zijn minst volledig gecompenseerd wordt sluiten het Rijk, de provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf dit jaar een 'Overeenkomst Lucht'. Bij bedrijfsvestigingen stelt het Havenbedrijf voorwaarden. Containerterminals op Maasvlakte 2 moeten uiterlijk in 2035 het percentage containers dat per vrachtwagen wordt afgevoerd verlagen van de huidige 59% naar 35%. Is dit niet voldoende dan kan een maximumsnelheid voor de meest vervuilende schepen worden ingesteld. Meer duurzame transportvormen zullen als gevolg daarvan tegelijkertijd snel groeien aldus het Havenbedrijf. Een actuele lijst van beschikbare CCR II- motoren kunt u op onze website vinden onder "nieuws" - "actualiteit en opinie".

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

Brandbrief aan Provincies

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) zal bij de nieuw te voornemen Colleges van Gedeputeerden van de Provincies in een brandbrief aandringen op een krachtig beleid voor de ontwikkeling van hun "Blue Ports".

Een optimaal gebruik van deze binnenhavens/logistieke knooppunten langs de vaarwegen, kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan het voorkomen van klimaatverandering en een oplossing bieden voor de steeds groter wordende verkeersshinder.

De Centrale overheid delegeert steeds meer taken naar de lagere overheden. Bij dit beleid spelen de Provincies dan ook een belangrijke rol, zeker wanneer het gaat om goederenvervoer en Ruimtelijke Ordening.

De provincies zouden veel dwingender en concreter in streekplannen moeten omschrijven waar "Blue Ports" moeten (her)ontwikkeld.

De voorzitter van de NVB, Corien Wortmann, verwacht van de Provincies in de komende tijd een offensief beleid, samen met hun gemeenten en de Centrale overheid, dat gericht moet zijn op een bundeling van vervoer via knooppunten in zeehavens en binnenhavens en clustering van handel en industrie, bij voorkeur bij logistieke knooppunten.

Deelname CBRB beurs Gorinchem

Van dinsdag 8 t/m donderdag 10 mei vindt in de Evenementenhal te Gorinchem de beurs "Construction & Shipping Industry 2007" plaats. Voorgaande jaren is het concept van deze beurs een succes gebleken. Er is ruime gratis parkeer gelegenheid, de voor de binnenvaart belangrijke toeleveranciers e.d. zijn aanwezig en er wordt goed en kosteloos voor de inwendige mens gezorgd.

De binnenvaartorganisaties, waaronder het CBRB, staan in een gezamenlijke "Binnenvaartstand". U zult van de organisatie van de beurs hiertoe een uitnodiging ontvangen.

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

Webconferentie Varend Bunkereren op woensdag 2 mei om 10.00 uur

In opdracht van Rijkswaterstaat Directie Zuid Holland is onderzocht of varend bunkereren grotere of andere risico's met zich mee brengt dan bunkereren aan een stationair bunkerstation. Er is een interviewronde gehouden met betrokkenen in het veld. Hiermee zijn de handelingschema's voor het bunkereren in beide situaties in kaart gebracht. Er is onderzoek gedaan naar opgetreden ongevallen tijdens bunkerhandelingen. De databank van gemelde scheepsongevallen in Nederland tussen 1995 en 2004 is doorzocht. Het varend bunkereren van lege eenheden in de afvaart is nautisch gezien de situatie die het meeste vakmanschap vereist.

Op woensdag 2 mei a.s. om 10.00 uur 's ochtends zal de heer Cees Kleiberg, project inspecteur van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en tot voor kort werkzaam als senior beleidsmedewerker Scheepvaartzaken bij Rijkswaterstaat Zuid-Holland, een circa half uur durende presentatie geven die u direct via het internet en de telefoon kunt volgen. Hierin zullen onder andere de resultaten van het onderzoek aan de orde komen maar zal er ook aandacht worden gegeven aan zogenoemde "best practices" die u als schipper in acht kunt nemen om de vaarwegen veilig te houden. U kunt zich kosteloos aanmelden door een e-mail te sturen naar r.tieman@binnenvaart.nl.

U krijgt dan vanzelf de eenvoudige instructie om hieraan deel te nemen per e-mail toegezonden.

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

Voorstel overgangsbepalingen dubbelwandige schepen naar de CCR

In internationaal verband wordt er al geruime tijd gesproken over de noodzaak om als binnentankvaart meer vloeibare producten in bulk met dubbelwandige schepen te gaan vervoeren. In juni van 2005 is er door de werkgroep gevaarlijke stoffen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), besloten dat er in het ADN(R) van 2009 criteria voor watergevaarlijke stoffen moeten zijn opgenomen. De CCR in Straatsburg heeft de European Barge Union (EBU) gevraagd om met een voorstel met overgangsmaatregelen te komen omtrent het verplicht vervoeren van diverse

producten in dubbelwandige schepen. Het CBRB, dat een zetel heeft in de gevaarlijke stoffen commissie van de EBU en namens de EBU bij de MD/g is vertegenwoordigd, is betrokken geweest bij het tot stand komen van een dergelijk voorstel. Het EBU voorstel komt in grote lijnen overeen met het interne voorstel waar ook de diverse CBRB leden-groepen inspraak op hebben gehad. Doel van dit voorstel is het realiseren van een stabiele overgang waarmee de gehele tankvaart gebaat is. De EBU heeft gebruik gemaakt van alle mogelijke beschikbare gegevens. Op basis van deze gegevens is men tot de conclusie gekomen dat een overgangperiode tot eind 2018 economisch haalbaar zou kunnen zijn. Er is ook gekeken naar de volumes van de diverse stoffen. Het voorstel is zo opgebouwd dat een eventuele tijdelijke vertraging in de nieuwbouwgolf niet direct zal leiden tot een capaciteitsprobleem. Het conservatieve gemiddelde van 50 dubbelwandige nieuwbouw-tankschepen per jaar is een resultante van de nieuwbouw welke de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. Er zijn een aantal uitzonderingen in het voorstel van de EBU gemaakt. In de nabije toekomst zal juist de kleinere binnenvaart steeds meer het alternatief worden voor vrachtverkeer over de weg. Gebleken is, uiteraard met uitzonderingen daargelaten, dat de huidige stand van de scheepsbouw-techniek het nog niet mogelijk maakt om rendabel kleine dubbelwandige tankschepen te bouwen. Deze schepen zullen zich het merendeel op de kleinere vaarwegen bevinden, daar waar aangenomen mag worden dat er beperkte snelheden gelden en het scheepvaartverkeer gering zal zijn. Het risico van een aanvaring met een milieuverontreiniging als gevolg is hierdoor aanzienlijk kleiner. Het is hierdoor verantwoord dat er langer enkelwandig vervoer van watergevaarlijke stoffen op kleinere schepen kan plaatsvinden. Uitvoerig overleg heeft geleerd dat maximaal 1.000 ton de meest acceptabele scheepsgrootte is. Nationale afwijkingen zijn hierop mogelijk. Vooruitlopend op de vaststelling van criteria voor watergevaarlijke stoffen en het vastleggen van een vereist dubbelwandig schip hebben duurzame ondernemers in de sector reeds dubbelwandige schepen gebouwd waarvan de wand van de ladingtank niet gelijk is aan de buitenhuid. Voor deze bestaande tankschepen dient daarom voor de stoffen, die volgens het scheepscertificaat met die schepen vervoert mogen worden een overgangstermijn te worden gegeven tot aan het einde van de technische levensduur van het schip. Een derde uitzondering waar het voorstel melding van maakt betreft bunkerboten. Ook voor dit type schepen geldt dat de huidige scheepsbouwtechniek het nog niet mogelijk maakt om rendabel bunkerschepen van minder dan 300 ton te bouwen. Afhankelijk van de stand der techniek zal er voor dit type schepen voornamelijk een uitzondering worden gemaakt om aan de dubbelwandige eisen te voldoen. Het voorstel van de EBU is inmiddels aan de werkgroep van de CCR aangeboden. Indien de werkgroep akkoord gaat met dit voorstel zal het voorstel naar de MD van de CCR gaan voor goedkeuring waarna het voorstel in het ADN(R) van 2009 zal worden opgenomen.

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

Oproep CBRB-leden met vertraagde casco's en bestelde CCR I motoren die niet voor 1 juli ingebouwd kunnen worden

Diverse motorfabrikanten hebben inmiddels verschillende lijsten met motoren bij het CBRB ingediend. Op deze lijsten staan motoren die oorspronkelijk ruim voor 1 juli aan de diverse klanten afgeleverd zouden moeten worden. In verband met vertragingen van de diverse schepen zal de oorspronkelijke afleverdatum niet worden gehaald en deze motoren zullen dan ook geen inbouwverklaring voor 1 juli aanstaande kunnen krijgen zoals is beschreven in het Reglement Onderzoek Schepen Rijn (ROSR) artikel 8a.02, lid 1 en de Europese richtlijn 2004/26/EG. Gezien de enorme levertijden van CCR II motoren zou het veranderen van het type motor geen alternatief zijn. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is voornamelijk niet voornemens om tot een algemene overgangsmaatregel te komen echter is wel op de hoogte van deze lijst. Om te zorgen dat deze lijst accuraat is en indien bovengenoemde informatie voor u relevant is zou ik u willen vragen zich bij mij te melden met de volgende gegevens: scheepsnaam – naam van de motorfabrikant – motortype – originele afleverdatum en de geplande afleverdatum. Gelieve een e-mail te sturen aan: r.tieman@binnenvaart.nl. U kunt echter ook telefonisch contact met mij opnemen.

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

Ladingboek ADNR 7.2.4.11

Het CBRB heeft nog een twintigtal papieren ladingboeken weten te bemachtigen nu de drukker te kennen heeft gegeven niet langer het ladingboek te zullen uitgeven. U kunt deze ladingboeken bestellen door een e-mail te sturen aan publicaties@binnenvaart.nl. De kosten bedragen € 25,00 (excl. BTW) per boek. Het model ladingboek binnentankvaart is destijds ontwikkeld als gevolg van een voorwaarde uit de zogenaamde 'zelfverplichtingsverklaring', die overeengekomen is tussen de internationale organisaties van het binnenvaartbedrijfsleven. Met dit ladingboek neemt de European Barge Union verder ook haar verantwoordelijkheid op het gebied van milieu en kan dit ladingboek worden gezien als een eerste invulling van het te ontwikkelen ladingboek voor het nog niet van kracht zijnde Scheepsafvalstoffenverdrag. De in 7.2.4.11 van het ADNR genoemde regeling inzake het ladingboek is voornamelijk niet wettelijk van kracht. Ook het verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart welke in deel B, hoofdstuk VI artikel 6.03 voorziet in het invullen van een losverklaring is nog niet wettelijk van kracht. Met het huidige EBU-richtlijn model ladingboek en de toelichting zal de vrijwillige toepassing van het ladingboek internationaal ordelijk verlopen waardoor een hoge mate van uniformiteit zal worden bereikt. Het hart van het ladingboek bestaat uit een invulschema met vier blokken: laden, lossen, reinigen en opmerkingen/bijzonderheden/afgifte van restlading. Elke reis wordt op een nieuwe bladzijde ingevuld en per reis zijn meerdere partijen mogelijk. Het ladingboek is tevens voorzien van een toelichting. Het internationale digitale ladingboek kan

kosteloos door CBRB leden besteld worden via de website van het CBRB: www.cbrb.nl.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. (Mariska) Warnaar of de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Binnenvaart Innovatiedag 13 april 2007, TU Delft

De binnenvaartsector staat de komende jaren voor grote innovatie-uitdagingen. Deze sector, die de laagste CO₂-uitstoot kent van alle vervoersectoren en daardoor een belangrijke bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen, zal gaan investeren in technieken die de emissies nog verder aanzienlijk omlaag zullen brengen. Daarnaast zal de sector inspelen op de klimatologische veranderingen met wisselende waterdieptes op de rivieren door gebruik te gaan maken van lichtere materialen en aangepaste scheepsvormen/-typen om de diepgang van de schepen te verminderen. Ook op het gebied van de logistiek zijn er verdergaande innovaties te verwachten, waarmee deze sector zijn onmisbare rol in het vervoer verder kan versterken en daarmee zijn maatschappelijke taak kan vervullen. Om deze innovatie-uitdagingen met u te delen organiseert het Bureau Innovatie Binnenvaart (onderdeel van de Stichting Projecten Binnenvaart) op vrijdag 13 april 2007 voor de 4e keer de eerder gebleken succesvolle en drukbezochte Binnenvaart Innovatiedag. Een professioneel georganiseerde dag met een bezoekersaantal van circa 500 binnenvaartondernemers, toeleveranciers, veiligheids- en milieudeskundigen, keurende en certificerende instanties, verzekeraars, financiële instellingen, verladers, bevrachters, overheden, subsidiërende instanties, kennisinstellingen en overige betrokkenen bij de binnenvaartsector. De gratis toegankelijke Binnenvaart Innovatiedag met als hoofdthema 'Innovaties, hoe verdienen je er geld mee' vindt plaats tussen 9.00 en 16.30 uur in het Aula Congrescentrum van de Technische Universiteit Delft. Tijdens de plenaire ochtendsessie zal na het welkomstwoord van de heer Mr. A.N. Roos (directeur Stichting Projecten Binnenvaart), de heer Mr. B.E.M. Wientjes (Voorzitter Vereniging VNO-NCW) de openingsspeech verzorgen.

Na de key-note speech van de heer Ir. J. Schelhaas (Operations Manager Salt, base chemicals, Akzo Nobel) over het nut en de noodzaak van innovaties in de chemiesector, zal een panel bestaande uit afgevaardigden uit het bedrijfsleven, kennisinstellingen en het bankwezen, onder leiding van dagvoorzitter Fons de Poel discussiëren over hoe de binnenvaartsector lering kan trekken uit de innovatieve ontwikkelingen in de chemiesector. In de middag zal het programma worden vervolgd met een negental presentaties binnen de thema's milieu, techniek en logistiek. De inhoud van het parallelle lezingenprogramma ziet er als volgt uit:

Thema MILIEU

Een schone binnenvaart

door de heren Ing. M.M.W.J. Prinssen en I.O.P.M. de Waal, Havenbedrijf Rotterdam NV

In de regio Rotterdam-Rijnmond worden verschillende lucht- kwaliteitmaatregelen genomen. Het Havenbedrijf Rotterdam zal ingaan op de luchtkwaliteit, maatregelen bij de binnenvaart en binnen de eigen vloot. Voor twee nieuwe vaartuigen zullen de uitdagingen, randvoorwaarden, kosten en effecten gepresenteerd worden.

Innovaties, goed voor milieu en portemonnee!?

door de heer Ir. R.G. Hekkenberg, TU Delft

Een analyse van de noodzaak tot milieu innovaties, hun effecten op milieu en portemonnee en de manier waarop deze bepaald kunnen worden.

Handel in Milieukeurmerk

door mevrouw Ing. J. Lopes Sturiale, Rijkswaterstaat Zuid-Holland en de heer T. Boonekamp, Oranjewoud

Een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van een milieukeurmerk is het aanbod van aanmoedigings-premies. We stappen af van éénrichtingsverkeer. Kom in dit verkoopspel onderhandelen en geef uw voorkeur aan.

Thema TECHNIEK

Innovatie in overslagsystemen

door dhr. Ing. B.J. Korbeeck, Van Tongeren Kennemer bv

Self supporting logistieke systemen ten behoeve van hoogwaardige lading. Meer inkomsten en langdurige contracten.

De scheepsconstructie, metaal en kunststof

door de heer Ir. A.W. Vredevelde (TNO)

De technologie op het gebied van materialen heeft de laatste jaren een geweldige ontwikkeling doorgemaakt waardoor het nu heel goed mogelijk is om metaal en kunststof te combineren in constructiepanelen. Wat kan dit voor scheepsconstructies betekenen?

Alternatieven voor voorstuwing en energieopwekking

door de heren Ing. B.A. van den Bosch, Alewijnse Marine Technology en N. Veenstra, Marine Service Noord

Welke alternatieven zijn er en hoe bepaal je welk alternatief economisch het interessant is op basis van energetische, economische en milieutechnische rendementen. Welke rol speelt het vaarprofiel hierin?

Thema LOGISTIEK

Het vitale belang van de regionale infrastructuur

door de heer Dr. B. Kuipers (TNO)

Het netwerk van Nederlandse binnenhavens is van strategisch belang voor de zogenaamde "oude economie", de ruggengraat van Nederland.

Waaruit bestaat dit belang? Hoe wordt het netwerk gebruikt (praktijkvoorbeelden). En wat zijn de zogenaamde "missing links" in het netwerk?

Container Transferium Rotterdam

door de heer Ir. C. Deelen, Havenbedrijf Rotterdam NV
Containeroverslag zal de komende jaren sterk stijgen. De belasting van de wegen zal sterk groeien. Uit oogpunt van bereikbaarheid en milieu vormt toename van het wegvervoer een groot probleem in de ontsluiting van de Rotterdamse haven. Alternatieven zijn nodig. Hoe kan het Container Transferium bijdragen en wat levert het op?

Estuaire vaart Vlaamse kusthavens

door de heer M. de Schrijver, Vlaamse Overheid
Visie van de Vlaamse overheid om door middel van subsidiëring de innovatieve estuaire vaart te bevorderen om zodoende een modal shift op gang te helpen voor de afhandeling van containers vanuit de Vlaamse kusthavens.

Gedurende de gehele dag kunt u de innovatiemarkt bezoeken, waarop diverse bedrijven hun innovatieve producten en diensten zullen demonstreren.

Meer informatie, waaronder het complete dagprogramma en uw aanmeldingsformulier, kunt u vinden op onze website: www.innovatie.binnenvaart.nl.

De Innovatiedag wordt mede mogelijk gemaakt door ondersteuning vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in het kader van het programma CO2-reductie Verkeer en Vervoer, dat wordt uitgevoerd door

Zwavelarme brandstof - de stand van zaken

In de nieuwsbrief van januari kon u lezen wat er op het gebied van zwavelarme brandstof in de nabije toekomst staat te gebeuren. De Vereniging van Importeurs van Verbrandingsmotoren (VIV) heeft inmiddels een enquête met betrekking tot zwavelarme brandstof onder haar leden afgerond. De conclusie van deze enquête is dat de EN-590 brandstof voor de huidige generatie motoren een verstandige stap is, aldus het VIV. Tijdens de bijeenkomst van de VIV op 14 februari jongstleden werd duidelijk aangegeven dat het voor de huidige motoren beter is om over te stappen op brandstof van tenminste de EN-590 kwaliteit. Doet men dit niet dan neemt men zelf het risico dat bepaalde schades niet onder de garantie valt. EN-590 kent op dit moment 10 ppm (parts per million) zwavel en ook het cetaangetal is van een andere waarde dan de huidige gasolie. Tot 1 januari 2008 is de maximale grens van zwavel voor de binnenvaartgasolie 2000 ppm. Daarna zal het maximale zwavelgehalte tot 1000 ppm teruggebracht moeten zijn.

Langzaamlopers

Verder waarschuwden de motorfabrikanten dat langzaamlopende motoren wellicht gebruik moeten gaan maken van additieven als besloten wordt op zeer laagzwavelige brandstof over te gaan. Om meer na te gaan in hoeverre de bestaande motoren van de binnenvaart op deze zeer laag zwavelige brandstof kunnen draaien en om een meer wetenschappelijk onderbouwd standpunt in te kunnen nemen, is het ministerie van VROM gevraagd om TNO hiernaar onderzoek te laten verrichten. Verder vond op 1 maart de eerste CBRB-webconferentie plaats. Ongeveer

15 deelnemers deden interactief mee aan een discussie omtrent het invoeren van zwavelarme brandstof. Zij werden in detail op de hoogte gebracht van de aanstaande regelgeving, inspraakprocedures en de vragen waar men nog een antwoord op wenst te hebben. Mede door de deelnemers heeft het CBRB, door het hele land, willekeurig een tiental monsters gasolie kunnen verzamelen. Deze monsters zijn inmiddels geanalyseerd op de smerende werking conform ISO 12156-1 en zwavelgehalte conform ASTM-D 2622. De resultaten van het TNO-onderzoek, evenals de meetresultaten van de monsters, moet de binnenvaartsector beter inzicht geven in de specificaties van de toekomstige gasolie. De zeehavenpolitie, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, de Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht, Smit Havensleepdiensten, Kotug en het Nederlandse Loodswezen Rotterdam-Rijnmond hebben een intentieverklaring ondertekent om binnen afzienbare tijd hun schepen te laten varen op zwavelarme EN-590 brandstof. De partijen hebben in totaal circa 130 schepen in gebruik. Ik houd u op de hoogte omtrent de verdere ontwikkelingen.

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

Nieuwe bemanningsvoorschriften in België per 1 juli 2007

Door middel van een Koninklijk Besluit zijn de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen in België gewijzigd. Enkele punten van aandacht:

- De regelgeving is in grote lijnen zoals deze is vastgesteld in hoofdstuk 23 van het Reglement Onderzoek Schepen Rijn (ROSR) en hoofdstuk 3 van het Vaartijdenbesluit. Bij handhaving in België werd het ROSR, wat betreft bemanningsvoorschriften, al regelmatig als maatgevend gesteld, per 1 juli 2007 is het wettelijk geregeld.
- Per 1 juli is in België ook de mogelijkheid om alleen te varen met een schip < 55 m, zoals het in Nederland ook geregeld is, mits wordt voldaan aan diverse eisen.
- Voor bunkerschepen tot 35 meter geldt dat, mits aan diverse eisen wordt voldaan, ondermeer een maximale vaartijd van 12 uur, er alleen gevaren mag worden.

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

Melden van storingen aan vaarwegmeubilair

In de komende vijf jaar verrichten aannemingsbedrijf Tebezo en ITO vaarwegmarkeringen al het onderhoud aan verlichtingsonderdelen, boeien, kribben, kribbakens, radartoptekens en scheepvaartborden op de navolgende vaarwegen:

- Boven-Rijn en Waal,
- Nederrijn en Lek,
- Pannerdensch Kanaal,
- IJssel en Twenthekanalen, Zwartewater- en
- Meppelerdiep

Belangrijk onderdeel van het onderhoud houdt in het zorg dragen voor het functioneren van het vaarwegmeubilair, zoals het branden van verlichting, in stand houden van radartoptekens en zorg dragen voor correcte boeienlijn.

Bij geconstateerde storingen binnen het beheersgebied wordt u dringend verzocht deze te melden per e-mail aan storingen@tebezo.nl of per mobiele telefoon (dekatel) op 0031 (0) 6 133 239 36.

Aangegeven dient te worden de locatie en de aard van de storing.

Nieuwe leden:

Agenda

april:

18 april om 14.00 uur - Arbeidsvoorwaardenoverleg

24 april om 10.00 uur - Arbeidsvoorwaardenoverleg

27 april om 14.00 uur - AB CBRB

mei:

2 mei om 10.00 uur - Webconferentie Varend
Bunkeren

8 mei om 10.30 uur - Ledenvergadering Groep
Duwvaart

8 tot 10 mei - Beurs "Construction &
Shipping Industry 2007" te
Gorinchem