

## Waarom wil het CBRB de overgangs-CAO niet ondertekenen?

De afgelopen weken is er veel publiciteit geweest over een CAO voor de binnenvaart en het feit dat het CBRB het principe-akkoord heeft afgewezen.

Hieronder is een artikel geplaatst dat kort geleden in de Binnenvaartkrant is verschenen, waarin wij uitleg geven van onze redenen.

De meesten van u kennen deze redenen natuurlijk al, omdat hierover op veel plaatsen in de organisatie uitvoerig is gesproken en is geoordeeld.

Toch is het goed om een en ander nogmaals op een rijtje gezet te zien.

*Verder praten over huidige CAO is voor CBRB zinloos*

“Deur open voor nieuwe CAO”

**Wat het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart betreft is er geen weg meer terug: er kan alleen nog gepraat worden over een nieuwe CAO. Graag zelfs, maar wel voorzien van een algemeen verbindend verklaring en de mogelijkheid tot pakketvergelijking.**

Begin vorig jaar liep de bestaande CAO af. Om een CAO-loze periode te voorkomen kwamen partijen in januari jl. tot een principe-akkoord over een overgangs-CAO die zou lopen tot uiterlijk 1 oktober van dit jaar. In dit akkoord waren ondermeer afspraken gemaakt over een loonsverhoging, een pakketvergelijking en er werd afgesproken om zo snel mogelijk de algemeen verbindendheid verklaring (avv) aan te vragen. Toen de tekst moest worden uitgeschreven ontstond er weer onenigheid over de pakketvergelijking. Een pakketvergelijking betekent dat gewogen wordt of werknemers bij afwijkende afspraken over loon en arbeidsvoorwaarden toch gemiddeld op het niveau van de CAO beloond worden. Zo kan een bedrijf zijn eigen bedrijfs-CAO samenstellen, mits die aan de gemiddelde voorwaarden van de binnenvaart-CAO voldoet.

Pas eind april bleek de vakbeweging bereid om de oorspronkelijk opgeschreven tekst te willen aanvaarden en werd het in januari afgesproken principe-akkoord ondertekend. Een principe-akkoord moet worden voorgelegd aan de achterbannen van de betrokken organisaties om goedkeuring te krijgen.

Bij het CBRB gebeurde dat via het bestuur, waarin de voorzitters van alle ledengroepen vertegenwoordigd zijn. In het bestuur bleek dat diverse ledengroepen zeer kritisch waren over dit akkoord, omdat door het verlopen van de tijd (3 maanden!) er weer met terugwerkende kracht een tijd zou gaan ontstaan waarin een pakketvergelijking niet mogelijk zou zijn.

Ook een avv zou feitelijk niet meer mogelijk zou zijn voor 1 oktober.

Dit zijn en waren voor het CBRB harde punten, omdat in de voorafgaande jaren de pakketvergelijking een continu probleem was, dat zelfs tot gevolg had dat de vorige CAO nooit algemeen verbindend is verklaard. Een CAO is niet automatisch algemeen verbindend voor een gehele sector en is daarom alleen na een avv ook van toepassing voor niet aangesloten leden. “Dus is er een verschil in verplichtingen tussen leden en niet-leden, dus concurrentievervalsing,” aldus het CBRB.

In de afgelopen jaren zijn diverse leden van het CBRB door de vakbeweging aangesproken op het niet naleven van de afgesloten CAO, veroorzaakt door het ontbreken van een pakketvergelijking. Dit leidde zelfs tot juridische procedures, terwijl wij in de CAO-tekst hadden laten vastleggen dit tussen CAO-partijen te zullen oplossen.

Ook na januari zijn bedrijven aangeschreven, wat volgens het CBRB een flagrante schending is van het doel van de in januari gemaakte afspraken.

Om die reden besloot het bestuur om begin mei een brief aan de CAO-partijen te sturen waarin deze problemen aan de orde werden gesteld. Dit was geen afwijzing van het principe-akkoord maar een verzoek om dit op twee punten te heroverwegen: de pakketvergelijking en de absolute noodzaak van een algemeen verbindend verklaring (avv). “Toen werden we echter voor het blok gezet, we moesten ja of nee zeggen. Toen konden wij niet anders dan nee zeggen”, aldus CBRB-directeur Ton Roos. “Dat was een unaniem besluit van het bestuur.” Daarmee ontkracht hij de geluiden uit eerdere publicaties, dat er binnen het CBRB grote verschillen zouden zijn in het denken. CNV BedrijvenBond stapt zelfs naar de rechter om het CBRB te ‘dwingen’ de achterban te raadplegen. Ton Roos: “We hebben de achterban via de vertegenwoordigers van de ledengroepen uitvoerig geraadpleegd en zijn constant in overleg geweest gedurende de gehele periode met de belangrijkste spelers. Ik denk meer dan de collega-organisaties.

Op basis hiervan is het bestuur tot een unaniem besluit gekomen. Dat is toch niet zo vreemd? De vakbonden worden ook wel eens door hun leden teruggedrukt. Natuurlijk zijn er individuele leden die wel voor dit akkoord hadden willen tekenen, dat is ons volledig bekend, maar het CBRB heeft een afweging te maken van alle verschillende meningen en belangen. Dat is gebeurd.

Daarbij gaat het ons echt niet om de verhoging van 2,25 procent, want die bevelen we de leden aan om door te voeren.”

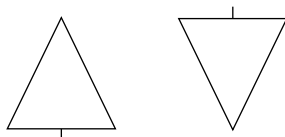
## Nieuwe CAO

Voor een nieuwe CAO wil het CBRB een basis-CAO, waarbij iedereen precies weet wat er verwacht wordt. "Er is veel veranderd. De arbeidsmarkt is veel internationaler geworden. Wij willen een vloot onder Nederlandse vlag houden en daarvoor is een duidelijke CAO nodig, goed toepasbaar voor iedereen en goed controleerbaar." Vorig jaar heeft een CBRB-commissie onderzocht wat de inzet voor een goede basis-CAO zou zijn. De uitkomst hiervan zal de inzet zijn van het CBRB voor een nieuwe binnenvaart-CAO. "Als bedrijven bovenop een basis-CAO verdere afspraken willen maken, dan kan dat wat ons betreft in overleg met hun eigen werknemersvertegenwoordiging," aldus Roos.

Over de huidige CAO hoeft nu verder niet te worden gepraat volgens het CBRB, omdat een avo voor de rest van de looptijd niet meer zal lukken. "Wij zijn al een half jaar klaar voor de volgende CAO. Het is niet onze schuld dat het zo lang duurt. Intussen gaat iedereen in de markt z'n eigen gang. Wat ons betreft kunnen we vandaag beginnen met de gesprekken over de nieuwe CAO om een sociale bodem in de markt te leggen, dat moet toch voor de vakbond ook interessant zijn. Maar het zal wel even duren voor deze storm is gaan liggen. De deur blijft echter wijd open staan voor de vakbonden om te komen praten. We willen af van deze onoverzichtelijke situatie, we willen duidelijkheid."

## Webconferentie woensdagochtend 5 september 2007 10:00 uur - Onderzoek vereenvoudiging gedragsregels van het schutten en ligplaats nemen van kegelschepen

Rijkswaterstaat Zuid-Holland heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de huidige nationale gedragsregels met betrekking tot de wachtplaatsen voor en tijdens het schutten van zogenoemde kegelschepen. Dit zijn schepen die zijn beladen (of beladen geweest) met bepaalde soorten gevaarlijke stoffen. In het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) / Rijnvaart Politie Reglement (RPR) / het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SKGT) en het Europees verdrag over het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de Rijn (ADNR) zijn voor deze schepen regels vastgesteld met betrekking tot wachtplaatsen en het innemen van ligplaatsen in- en nabij een sluis.



kegel (RPR/BPR artikel 3.04)

Het is mogelijk dat op grond van de uitkomsten van dit onderzoek aanpassingen in het BPR/RPR/SKGT/ADNR plaats vinden waardoor kegelschepen nog effectiever kunnen schutten. Het voordeel hiervan kan zijn dat er een verkorting van de wachttijd bij sluisen en een betere doorstroming op de vaarwegen ontstaat.

Op woensdag 5 september om 10:00 uur zullen Andries Westrik, coördinator beleidsondersteuning en advies van

Rijkswaterstaat Zuid-Holland en Robert Tieman, secretaris veiligheid en milieu van het CBRB, de totstandkoming en de resultaten van dit onderzoek verder toelichten tijdens een circa 45 minuten durende webconferentie waar u kosteloos aan kunt deelnemen.

## Registreren

U dient zich vooraf te registreren en kunt dit doen door een e-mail te sturen aan [r.tieman@binnenvaart.nl](mailto:r.tieman@binnenvaart.nl) met:

1. uw naam
2. e-mailadres
3. telefoonnummer (bij voorkeur geen mobiel nummer en een telefoontoestel nabij uw computer) waarop u ten tijde van de conferentie beschikbaar zult zijn (u zult circa 5 minuten voor de aanvang van de conferentie gebeld worden door een telefoniste van de KPN die de deelnemers in een telefonische vergaderruimte plaatst)

Als u bent geregistreerd krijgt u - per e-mail - een link toegezonden, waarmee u op woensdagochtend 5 september rond 10:00 uur middels uw computer kunt inloggen. U krijgt ook een link toegezonden waarmee u kunt nagaan of uw computer het één en ander kan ondersteunen.

## Matthieu van Roermund benoemd tot nieuwe voorzitter CBRB-Barge Operators

Op 23 mei jl. heeft de ledenvergadering van de CBRB Containeroperators (CoBiVa-operators) unaniem Matthieu van Roermund tot extern voorzitter benoemd. Met onmiddellijke ingang zal hij hét aanspreekpunt zijn voor de bedrijfstak containerbinnenvaart richting markt, havenbedrijven, overheden en kennisinstellingen. De heer Van Roermund is een expert op het gebied van transport en logistiek, met name met betrekking tot het intermodale spoorvervoer en het vervoer van containers per binnenvaart. Sinds 1998 werkt hij als onafhankelijk adviseur. Daarvoor was hij twee decennia in dienst van ECT.

Het doel van de aanstelling van Matthieu van Roermund is de eenheid, de professionaliteit en daarmee het imago van de bedrijfstak CoBiVa te versterken en de groei van de containerbinnenvaart, ook in de modal-split van het achterlandvervoer van de westhavens, krachtig te bevorderen. Samen met de merchant- en carrier klanten van de containerbinnenvaart, de havenbedrijven van Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam en de tussenliggende zeehavens, de inland terminals en de overheid zal hij streven naar verbetering van het CoBiVa-product en de infrastructuur voor de CoBiVa (overslag).

Het CBRB verenigt het grootste deel van de CoBiVa-operators die binnenvaartdiensten aanbieden op de Rijnvaart, Rotterdam-Antwerpenvaart en Beneluxvaart. In 2007 zal het totaal vervoerd volume van de CoBiVa de 4 miljoen TEU naderen.

## Publicatiereeks nader beschouwd - veiligheid vereist kennis

De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) is een vast college van advies van het Rijk op het terrein van de veiligheid van het omgaan met gevaarlijke stoffen en adviseert gevraagd en ongevraagd de regering en de beide kamers der Staten-Generaal over beleid en wetgeving inzake technische en technisch-organisatorische maatregelen ter voorkoming van ongevallen en rampen als gevolg van het gebruik, de opslag, de productie en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast houdt de Adviesraad zich bezig met het signaleren en onderzoeken van ontwikkelingen op het gebied van veiligheid die van belang zijn voor het huidige en het toekomstige beleid met betrekking tot gevaarlijke stoffen.

De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) wordt beheerst door de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en staat onder leiding van het Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De publicatiereeks is een verzameling van technische stofspecifieke nationale documenten, waarin richtlijnen worden gegeven voor opslag en gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen. De richtlijnen vinden hun oorsprong in de jaren zestig toen ze bekend waren als de serie richtlijnen van de Commissie Preventie van Rampen (CPR) door gevaarlijke stoffen.

### Tegenstrijdige regelgeving

Veel van de voorschriften in de PGS-delen betreffen aspecten die ook geregeld zijn in wet- en regelgeving wat resulteert in tegenstrijdigheden, die daardoor op hun beurt weer leiden tot knelpunten in de handhaving. Zo zijn de richtlijnen voor het veilig omgaan met LPG en propaan dan ook ingehaald door recentere regelgeving en nieuwe normen. De AGS heeft recentere nationale en Europese regels en afspraken naast de inhoud van de betreffende PGS-delen gelegd. Drie belangrijke aandachtsgebieden onderscheidde de AGS voor de veiligheid van opslag en gebruik van LPG en propaan. Het betreft allereerst de technische integriteit; is de installatie solide en goed onderhouden? Ten tweede de bedrijfsvoering; is het gebruik van de installatie onder alle omstandigheden veilig? En ten derde de ruimtelijke context; wordt bij de inrichting van het gebied rondom de installatie voldoende rekening gehouden met de risico's? De AGS stelt dan ook voor om de huidige PGS-delen 16 tot en met 24 te vervangen door een document met een overzicht van de regelgeving. Dit alles werd besproken tijdens een bijeenkomst van de AGS bij ingenieursvereniging NIRIA met vertegenwoordigers van overheid en bedrijfsleven, waaronder het CBRB. Gebruikers van gevaarlijke stoffen zullen in de toekomst meer op hun eigen verantwoordelijkheid worden aangesproken als het aan de AGS ligt. Daarbij moet het vertrouwen tussen overheid en bedrijfsleven groter worden. Bij de overgang naar het dragen van meer eigen verantwoordelijkheid is speciale aandacht nodig voor het midden- en kleinbedrijf.

### Meer verantwoording

De AGS-adviezen betekenen een belangrijke koerswijziging voor de overheid. De overheid moet bedrijven de ruimte bieden zelf invulling te geven aan wettelijke veiligheidseisen. Daarbij kunnen de bedrijven alternatieve en innovatieve werkwijzen gebruiken. Ook is een evenwichtige verdeling van verantwoordelijkheden nodig: bedrijven horen hun eigen risico's te analyseren, niet de overheid. Bedrijven zouden daarnaast wettelijk moeten worden verplicht tot het onderhouden van een veiligheidsbeheersysteem. Bedrijven moeten dus de nodige kennis op peil houden of in huis halen om aan deze extra verantwoording te kunnen voldoen.

De overheid, op haar beurt, is verantwoordelijk voor heldere regels en een adequaat toezicht op de naleving daarvan. Dat kan alleen wanneer vergunningverleners en handhavers over voldoende deskundigheid beschikken. Daar is extra aandacht voor nodig, zo concludeerden de aanwezigen.

De richtlijnen hebben geen wettelijke status, maar door in milieuvergunningen of in algemene regels naar de richtlijnen te verwijzen worden de voorschriften bindend. Uit het onderzoek van de AGS bleek dat het veilig omgaan met de gevaarlijke stoffen in de meeste gevallen afdoende wordt geregeld door de bestaande wet- en regelgeving. Wanneer er desondanks 'witte vlekken' blijken te bestaan, adviseert de AGS de overheid om deze in te vullen, liefst in de vorm van doelvoorschriften.

### Brede steun voor de adviezen

Het CBRB en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn zeer te spreken over het advies van de AGS. Internationale verdragen bieden immers weinig ruimte voor eigen nationaal beleid. Het project "beter geregeld" van het Ministerie richt zich ook het verkleinen en zelfs verdwijnen van de zogenoemde nationale koppen op internationale regelgeving. Verder plaatst het CBRB een belangrijke kanttekening. Zo zijn de normen van de AGS niet publiekelijk toegankelijk en het bedrijfsleven moet deze dus kopen om na te gaan wat erin staat. Wellicht dat dit in de toekomst tot het verleden zal behoren.

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

### Stremming sluis Gamsheim in september

Eerder bent u geïnformeerd over een op handen zijnde sperring van sluis Gamsheim, Grand Canal d'Alsace.

Achtergrond is dat er enkele jaren geleden een noodreparatie aan het betonwerk bij de waterkrachtcentrale bij de sluis van Gamsheim 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 sluisgolken is en de bouwplaats weggespoeld zou worden. EDF acht daarom een volledige stremming noodzakelijk.

De drie varianten van stremmingen hebben we binnen het CBRB in overweging laten nemen door de werkgroep Nautiek & Techniek van het CBRB en diverse gebruikers van

deze vaarroute. Het CBRB achtte een volledige stremming onacceptabel, derhalve heeft EDF meerdere mogelijkheden om een volledige stremming te voorkomen onderzocht.

Voor de duikwerkzaamheden moet het water helder zijn en mag de stroming niet sterker zijn dan 0.2m/s.

De enige mogelijkheid om een volledige stremming te voorkomen is om één sluis met grote duikpompen (1000m<sup>3</sup>/uur) te laten bedienen; de bijkomende nadelen zijn echter enorm:

- De beschikbaarheid van meerdere pompen van dit formaat op hetzelfde tijdstip is zeer de vraag.
- De volledige breedte van de sluis is niet beschikbaar.
- Om de sluis uit te rusten met de pompen is een sperring van 7 dagen nodig.
- Met 45 duikpompen zal een schutting (met 3 of 4 schepen) minsten 2 uur duren, er vanuit gaand dat alle pompen functioneren; dit is 12% van de normale schuttijd.
- Met 30 duikpompen zal een schutting (met 3 of 4 schepen) minsten 3 uur duren, er vanuit gaand dat alle pompen functioneren; dit is 8% van de normale schuttijd.
- Problematiek voor tankers vanwege de vele stroomagregaten op de sluis.
- Dit alles gedurende een periode van 2 weken.

Voor het slaan van een damwand ter plaatse is de bodem niet geschikt.

Bovenstaande in overweging nemende is een gedeeltelijke volledige sperring van de sluis een feit.

De stremmingen van de sluis Gambshheim zijn als volgt:

- 10 september tot 14 september van 05.30 tot 22.30 uur
- 18 september 05.30 uur tot 19 september 22.30 uur
- 20 september 05.30 uur tot 22 september 24.00 uur.
- 23 september van 05.30 uur tot 22.30 uur
- 24 september van 05.30 uur tot 26 september 00.00 uur
- 27 september van 05.30 uur tot 22.30 uur

Het CBRB heeft zowel richting CCR als EDF om het volgende verzocht:

- Souplesse voor wat betreft de controle op vaar- en rusttijden, wanneer er alleen 's nachts geschut wordt.
- Souplesse voor wat betreft het samen schutten met (dubbele) kegelschepen.
- Garantie dat, wanneer er 's nachts geschut wordt, alle schepen weg gewerkt worden, ook wanneer de tijd eigenlijk voorbij is.

Tot op heden is er nog geen positieve reactie ontvangen op deze 'voorwaarden'.

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

## **Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen**

U zult de komende tijd wellicht worden geconfronteerd worden met het zogenoemde toekomstige Basisnet. Vandaar deze samenvatting omtrent aanstaande plannen van de overheid. In 2006 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) en het Ministerie van Volkshuisves-

ting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) 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 de vorming van het zogenaamde Basisnet (spoor I van de Nota) voor de modaliteiten spoor, weg en water. Binnen een Basisnet worden de transportassen ingedeeld in categorieën. In spoor II van de Nota wordt beleid geformuleerd om het vervoer van gevaarlijke stoffen veiliger te maken (meer over spoor II in de volgende nieuwsbrief). Het Basisnet is een politiek bestuurlijke kwestie en heeft veel draagvlak bij de gemeentelijke en provinciale overheid. De vuurwerkcramp in Enschede ligt hieraan ten grondslag. Het Ministerie van V&W heeft in 2006 een grote projectorganisatie opgezet die bestaat uit een stuur-, project-, thema- en verschillende werkgroepen voor water-, weg en spoor. Het CBRB vertegenwoordigd de binnenvaart in de werkgroep Water.

Het doel van het Basisnet Water kan kort worden samengevat:

- Het creëren van duidelijkheid naar de vervoerders en naar de ruimtelijke ordening over wat wel en niet kan.
- Voldoende ruimte scheppen voor het vervoer over vaarwegen, zodat dit voorlopig niet vastloopt.
- Ruimte houden voor bebouwing waar dat mogelijk is.
- Veiligheid handhaven en waar mogelijk verbeteren.

## **Modellering - SAFETI of RBM II**

Het belang van kwantitatieve risicoanalyses neemt toe, omdat middels wet- en regelgeving steeds vaker een dergelijke analyse wordt geëist. Met investeringen in woningen en voorzieningen, bedrijventerreinen en vervoersassen worden langdurig grote sommen geld vastgelegd. De besluitvorming op het terrein van ruimtelijke ordening dient derhalve gebaseerd te zijn op heldere afwegingen voor het verkrijgen van draagvlak en dient tijdsbestendig te zijn. De Nota is een uitwerking van onder andere de Nota Mobiliteit en het Nationaal Milieubeleids Plan nr. 4, dat als doelstelling heeft een minimum beschermingsniveau voor plaatsgebonden risico (PR) van 10 tot de macht min 6 (10<sup>-6</sup>). Dit beperkt de kans op overlijden tot eens in de miljoen jaar bij permanent verblijf in de open lucht op die ene plaats in een veiligheidszone naast de transportroute, die gebruikt wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Sinds oktober 2004 is het plaatsgebonden risico wettelijk geregeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Naast het plaatsgebonden risico wordt er ook gesproken over het groepsrisico (GR), iets wat een oriënterende waarde heeft en dus niet als bepalende norm wordt beschouwd. Het Ministerie van VROM heeft de intentie een rekenmethode voor te schrijven om de risico's te bepalen voor inrichtingen conform de rekenmethode SAFETI. In de Nota heeft het kabinet besloten RBM II toe te passen. De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) heeft in het najaar van 2006 al gewaarschuwd dat RBM II niet in alle gevallen voldoet aan de drie eisen waaraan een analyseinstrument moet voldoen, namelijk: transparant, verifieerbaar en robuust.

Gezien de RBM II- methode voor het merendeel van de gevallen wel goed voldoet, zal bij de juridische vormgeving van het Basisnet het gebruik van RBM II worden voorgeschreven. Voor eventuele situaties die niet met deze methode berekend kunnen worden zullen passende voorzieningen worden getroffen.

### Stoffen

Het Basisnet Water gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Maar over welke stoffen gaat het? Uitgegaan wordt van alle stoffen die worden meegenomen in de Risicoatlassen. Dit betreft alleen bulkvervoer tankschepen. Containerschepen worden (in de berekeningen) niet meegenomen wegens verwaarloosbare effecten ten opzichte van bulkvervoer.

De werkgroep Water heeft geïnventariseerd welk type stoffen onderdeel zouden moeten zijn van de Basisnetten. Deze lijst betreft stoffen met grote potentiële effecten: toxisch en brandbare gassen, verpakte munitie. Deze lijst is grotendeels gelijk aan het overzicht van routeplichtige stoffen die het wegtransport kent en vermeld staan in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS).

Voor de binnenvaart is in eerste instantie gekeken wat de beschikbare risicoruimte is per vaarwegcorridor. Dit is verwoord in een aantal vragen. De antwoorden op deze vragen vormen de basis voor de verdere invulling van het basisnet:

- Hoeveel vervoer is mogelijk alvorens de PR 10-6 contour op de oever komt te liggen? Hierbij wordt een onderverdeling naar de stoffen ammoniak, propaan en brandbare vloeistoffen gehanteerd.
- Hoeveel vervoer van gevaarlijke stoffen is mogelijk alvorens de PR 10-6 contour 10 of 20 meter op de oever ligt? Dit met een onderverdeling naar de stoffen ammoniak, propaan en brandbare vloeistoffen.
- Hoeveel bebouwingsvrije afstand vanaf de kade is nodig bij een groei van vervoer factor 10?
- Wat is een realistische groei qua vervoer?
- Wat is de invloed van de aanleg van Maasvlakte II op de binnenvaart?
- Wat zijn de effecten van een modal shift Ammoniak voor Externe Veiligheid?
- Wat zijn de effecten van een modal shift LPG voor Externe Veiligheid?
- Wat is het effect van een benzineterminal Amsterdam voor Externe Veiligheid?

De antwoorden op deze vragen hebben geleid tot meer inzicht in de risicoruimte langs binnenvaartcorridors en hebben geholpen te komen tot een basisnet. Daarom is door de werkgroep Water besloten geen verdere gedetailleerde risicoanalyses voor binnenvaartcorridors uit te voeren.

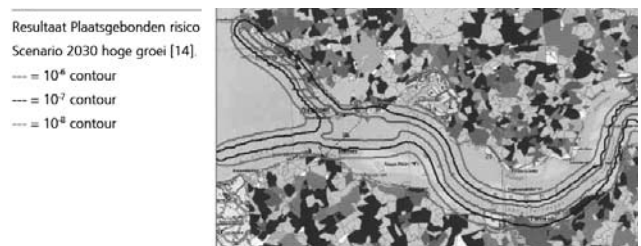
### Vaarwegen

Over welke vaarwegen gaat het Basisnet Water zo meten? Om te voorkomen dat alle plassen, sloten, kanalen en meren die bevaarbaar zijn in Nederland in het Basisnet moeten worden opgenomen is een keuze gemaakt. Deze keuze is opgehangen aan de in West-Europa gehanteerde CEMT-klassen (Conférence Européenne des Ministres de

Transport). Per klasse is de maximale scheepsgrootte aangegeven die is toegestaan. In het Basisnet zijn de vaarwegen met CEMT-klasse 4 en hoger opgenomen. Lagere klassen worden niet frequent bevaren door binnenvaartschepen met gevaarlijke stoffen. Om het beleid te kunnen formuleren voor het Basisnet Water heeft de werkgroep een indeling gemaakt; dit op basis van de ligging van chemische clusters alsmede bestaande vervoersstromen, van de vaarwegen in verschillende zones.

1. Categorie zeevaart: de vaarwegen vanaf zee naar de genoemde zeehavens. Van deze routes wordt gebruik gemaakt door grote zeeschepen al dan niet met gevaarlijke stoffen. Uitstroming van een zeeschip met brandbare vloeistoffen, een plasbrand van 35 kW/m<sup>2</sup>, leidt volgens analyse tot een 100% letaliteitgrens van 41 meter. Deze uitkomst heeft in het zoneringsbeleid van de provincie Zuid-Holland geleid tot een afstand rond zeevaartcorridors van 40 meter. Zie onderstaande grafiek met PR risico's.
2. Categorie binnenvaart met frequent vervoer: dit zijn alle verbindingen tussen chemische clusters, met achterland en noord-zuid. Dit zijn tevens vaarwegen waar regelmatig vervoer van brandbare vloeistoffen plaatsvindt. Uitstroming van een binnenvaartschip met brandbare vloeistoffen, leidend tot een plasbrand met een stralingswarmte van 35 kW/m<sup>2</sup>, leidt volgens deze analyse tot een 100% letaliteitgrens van 26 meter. Deze uitkomst heeft in het zoneringsbeleid van de provincie Zuid-Holland geleid tot een afstand rond binnenvaartcorridors van 25 meter.
3. Categorie binnenvaart zonder frequent vervoer: hier vindt weinig of geen vervoer van brandbare vloeistoffen plaats. Ook zeevaartcorridors die weinig of geen zeevaart met gevaarlijke stoffen of grote zeeschepen hebben, vallen in deze categorie.

Om het Basisnet goed te kunnen laten functioneren zijn in het gehele vervoerssysteem wacht- en ligplaatsen nodig.



*Figuur:*  
*Plaatsgebonden risico Westerschelde*

### Gevolgen - externe veiligheid rechtvaardigt Modal Shift voor de binnenvaart

Wanneer uitsluitend een risicobenadering gevolgd wordt, zou de conclusie zijn dat er geen Basisnet water nodig is. Echter om duidelijkheid voor vervoerders te vergroten en te richten op veiligheid heeft de werkgroep geconcludeerd dat er wél een Basisnet moet komen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de binnenvaart en de zeevaart, al is het alleen maar vanwege de maatgevende scenario's en

de potentiële effecten. De veiligheidscontouren vormen, in tegenstelling tot de andere twee modaliteiten, vooralsnog geen belemmeringen voor de binnenvaart. Een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen met factor 10 is vrijwel door heel Nederland gewaarborgd. Voor individuele afzenders, verladers, spoor- weg-, binnenvaartvervoerders en ontvangers is het voorspelbaar dat ze allemaal met de regulering van het Basisnet van doen gaan krijgen. In het geval een bedrijf een nieuwe of bestaande activiteit wil uitbreiden waardoor een aanpassing of aanvraag van een milieuvergunning noodzakelijk zal zijn, zal door de bevoegde autoriteit, gemeente of provincie ook naar de wijze van vervoer worden gekeken en of dit geen gevolgen zal hebben voor de externe veiligheidscontouren. Een belangrijk gevolg van het Basisnet is wel dat aan de groene categorie middels de Nota NMP4 er geen nieuwe chemische clusters aangebouwd mogen worden. Het Twentekanaal wordt nu gezien als zo'n groene corridor, aangezien Akzo Nobel in Hengelo niet als chemisch cluster wordt beschouwd. Akzo Nobel in Hengelo zal in de toekomst dus wel beperkt worden in de groeimogelijkheden. Overheden moeten op hun beurt opletten dat toekomstige bestemmingsplannen zich niet in de risicocontouren bevinden. Het is nu zaak dat de binnenvaart bij de landelijke overheid ervoor pleit dat deze contouren zo goed mogelijk zullen worden beschermd tegen toekomstige lokale bestemmingsplannen, die ertoe kunnen leiden dat er nog meer woongebieden aan de watergrens komen. Een gemeente kan de eerste 100 meter grond dat grenst aan het water immers voor relatief veel geld verkopen. Decentralisatie van externe veiligheid is niet gewenst. Indien gemeenten in de toekomst toch in deze zones wensen te bouwen, dient er meer gekeken te worden naar de huidige wijze van bouwen en brandbestrijding om beter opgewassen te zijn tegen de mogelijke gevolgen van een plasbrand.

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

## **Keuringen van stuurmachines**

De binnenvaartmedia heeft er de laatste weken veel aandacht aan geschonken; de periodieke keuringen van stuurmachines.

Zoals u weet is per 1 april 2007 nieuwe ROSR-regelgeving van kracht, waarin ondermeer de periodieke keuringen van stuurinstallaties verplicht gesteld worden. Zie hier toe eerder verschenen artikelen over dit onderwerp in de Nieuwsbrieven van januari, februari en maart.

De aandacht van de media van de laatste tijd over dit onderwerp heeft alles te maken met de presentatie van de mogelijkheid om deze keuring uit te laten voeren door een hiertoe gecertificeerd bedrijf, veelal de bekende leveranciers van stuurinstallaties. Er verandert voor de ondernemer niets. De 3-jaarlijkse wettelijk voorgeschreven periodieke keuring van de stuurinstallatie is per 1 april 2007 een feit. Er wordt extra aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de keuring en de deskundigheid van de keurder. De bekende stuurmachinefabrikanten hebben hiertoe in samenwerking met de IVR, als onafhankelijke instelling,

het initiatief genomen om een systeem uit te werken waarin de kwaliteit van de keuringen van stuurwerken gewaarborgd is en uitvoering op één gelijk niveau te gebracht wordt.

Voordelen voor de binnenvaartondernemer zijn:

- Geen inbreuk op de samenwerking/verstandhouding van scheepseigenaar-stuurmachinefabrikant. De scheepseigenaar onderhoudt zelf contact met zijn 'eigen' stuurmachinefabrikant
- Het is een "Open Systeem"; iedere stuurmachinefabrikant/leverancier kan zich aansluiten, indien dit bedrijf aan de gestelde criteria voldoet.
- De scheepseigenaar krijgt een kwalitatief goede en betrouwbare inspectie en dus zekerheid dat zijn stuurmachine aantoonbaar in goede staat verkeerd.
- De ondernemer weet dat de stuurmachinefabrikant door een onafhankelijke instelling wordt gecontroleerd.
- De ondernemer weet dat het certificaat door een onafhankelijke instelling wordt verstrekt.
- De gebundelde know-how van de stuurmachinefabrikanten kan als waardevol gesprekspartner van de overheden gebruikt worden.
- Op deze wijze wordt bijgedragen aan een hoogstaande en veilige status van de binnenscheepvaart

Wanneer u een schip tegen komt in het gebergte hoopt u toch ook dat er een gedegen en juist gecontroleerde stuurinstallatie aan boord is?

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

## **Binnenvaartwet aanvaard in Tweede Kamer**

De Tweede Kamer heeft op 17 april 2007 op voorstel van Tineke Huizinga, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ingestemd met de invoering van de Binnenvaartwet. De wet vereenvoudigt de bestaande regels voor de binnenvaart en is een uitloei van het programma 'Beter geregeld'. In dit programma wordt alle regelgeving van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tegen het licht gehouden om te bekijken of zaken slimmer, beter en eenvoudiger kunnen worden geregeld. De vereenvoudiging van de bestaande regels gebeurt door drie wetten samen te voegen: de Binnenscheepenwet, de Wet vaartijden en bemanningssterkte en de Wet vervoer binnenvaart. Ook de lagere regelgeving die onder de drie wetten valt, wordt gebundeld en beter met elkaar in overeenstemming gebracht. Hierdoor wordt zowel het toezicht op, als de uitvoering van deze regels verbeterd. Ook wordt met de wet de rechterlijke macht ontlast door de bestuurlijke boete in te voeren als belangrijkste instrument om te handhaven.

Een ander voordeel van de Binnenvaartwet is dat de regelgeving hiermee zoveel mogelijk op één lijn gebracht wordt met de regels die zijn vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). De CCR is een internationale verdragsorganisatie die ervoor zorgt dat de regelgeving voor de Rijnvaart tussen Nederland, België, Frankrijk, Zwitserland en Duitsland op elkaar afgestemd

is. Om te voorkomen dat op andere Nederlandse binnenwateren afwijkende regels gelden, wordt de regelgeving hier waar mogelijk op aangepast.

De Binnenvaartwet en de daarbij horende lagere regelgeving treden naar verwachting op 30 december 2008 in werking.

*Bron: nieuwsbericht Ministerie van Verkeer en Waterstaat 17 april 2007.*

## Workshop vrij zicht vanuit stuurhuis

U bent eerder geïnformeerd over een door de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) te organiseren workshop over het vrij zicht vanuit het stuurhuis en de dode hoek. De CCR is bezig met een fundamentele herziening van de voorschriften uit het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR) en uit het Rijnvaartpolitierglement (RPR) met betrekking tot het zicht vanuit het stuurhuis c.q. de dode hoek.

Op 11 juni is door een groep Europese ambtenaren een bezoek gebracht aan een containerbinnenvaartschip te Basel om een beeld te krijgen van de dode hoek aan boord van binnenschepen en de mogelijkheden van gebruik van optische hulpmiddelen. Dit werkbezoek heeft een positieve indruk nagelaten. Op 12 juni is er in Straatsburg uitgebreid van gedachten gewisseld over dit thema. Er waren presentaties van ondermeer:

- De voorzitter van de CCR-werkgroep "Polizeiverordnung".

In het kort werd de stand van zaken uitgelegd.

- De Onderzoeksraad voor Veiligheid (Nederland).

Er werd een beeld geschetst van de hoeveelheid en de aard van de ongevallen welke te maken hebben met de dode hoek. Ook werd de uitkomst getoond van een onderzoek waarin gemeten is hoe groot de dode hoek van schepen is.

- Een afgevaardigde vanuit Engeland.

Er werd verslag gedaan van ernstige ongevallen welke op de Theems gebeurd zijn ten gevolge van een dode hoek.

- Een afgevaardigde van het Bundesministerium voor Verkeer (Duitsland).

Er werd verslag gedaan van een aantal ongevallen ten gevolge van de dode hoek in Duitsland waarbij pleziervaart betrokken was.

- De voorzitter van de Nautisch Technische Kommission (NTK) van EBU en ESO.

De specifieke aspecten van de (container)binnenvaart werden belicht evenals de onmogelijkheden en de gevolgen van andere regelgeving op dit gebied.

- Een spreker uit Duitsland met een verhaal over de aspecten van veiligheid en arbeid in relatie tot dit thema.

- Een uitgebreide presentatie van FVT over het gebruik en de mogelijkheden van optische hulpmiddelen als radar en camera's.

## Voor een goede beeldvorming waar het om gaat, volgen hier de belangrijkste punten:

- Na een aantal ernstige ongevallen op de Theems is onder druk van Engeland de Technische Richtlijn (Richt-

lijn 82/714/EEG van de Raad (2006/87/EG) gewijzigd. Hierdoor is er een verschil tussen de Europese regelgeving en de regelgeving voor de Rijn (ROSR). Dit verschil zal, in het kader van harmonisatie van beide regelgevingen, weg gewerkt moeten worden.

- Bovengenoemde regelgeving is technische regelgeving waarin de bouwvoorschriften vermeld staan, dat wil zeggen de eisen waar een vaartuig aan moet voldoen zonder lading e.d. De nautische regelgeving over het vrij zicht staat omschreven in het RPR en het BPR. De tekst van deze regelgeving is bepalend voor een vaartuig in bedrijf, dat wil zeggen met lading, ballast e.d. De tekst van deze regelgeving is voor de bedrijfsvoering belangrijk.
- Gebleken is dat de toegestane dode hoek genoemd in het RPR (artikel 1.07, lid 2) van 350 meter vaak niet gehaald wordt. Onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid hebben dit bevestigd. Om continuïteit en veiligheid te waarborgen heeft het binnenvaartbedrijfsleven verzocht om een dode hoek tot 500-600 meter toe te staan, waarbij boven de 350 meter het gebruik van optische hulpmiddelen is toegestaan. Mede door de ontwikkeling en verbetering van optische hulpmiddelen moet dit mogelijk zijn.
- De betreffende regelgeving in het ROSR is van tijdelijke aard (aangenomen op 2 juni 2005 en tot en met 30 september 2008 van kracht). Dit betekent dat de huidige regelgeving definitief gemaakt of herzien moet worden.

De betreffende huidige regelgeving op een rij:

- De Europese Technische Richtlijn, artikel 7.02, lid 2:  
De dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger over een cirkelboog vanaf dwarsscheeps aan de ene zijde over midscheeps voor naar dwarsscheeps aan de andere zijde niet meer zijn dan tweemaal de scheepslengte of 250 meter tot het wateroppervlak, al naar gelang welke afstand het kortste is. Optische en elektronische hulpmiddelen ter verkleining van de dode hoek mogen bij het onderzoek niet in aanmerking genomen worden. Om de dode hoek nog verder te verkleinen mogen alleen geschikte elektronische hulpmiddelen worden gebruikt.
- Het ROSR, artikel 7.02, lid 2:  
De dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger niet meer dan 250 m zijn.
- Het RPR-artikel 1.07, lid 2:  
Het vrije uitzicht mag door de lading of de trim van het schip niet meer worden beperkt dan tot 350 m vóór de boeg. Indien tijdens de vaart het directe uitzicht naar achteren wordt beperkt, mag dit worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel, waarmee over een voldoende ruim gezichtsveld een helder en onvertekend beeld wordt verkregen. Indien bij het doorvaren van een brug of een sluis als gevolg van de lading geen voldoende direct uitzicht naar voren mogelijk is, mag dit tijdens de doorvaart worden gecompenseerd door een periscoop met vlakke spiegels of een radarapparaat

---

dan wel door het opstellen van een uitkijk die constant in hoor- en spreekcontact met de stuurhut staat.

Het standpunt van het CBRB is:

- De huidige dode hoek van 350 meter (nautische regelgeving) heeft zich in de praktijk bewezen als werkbaar en veilig, en moet dus onveranderd blijven.
- Er bestaat geen enkele noodzaak om ook aanvullende eisen te gaan stellen aan de dode hoek naar opzij en naar achter.
- Het toestaan van een dode hoek tot 500-600 meter, waarbij boven de 350 meter het gebruik van optische hulpmiddelen is toegestaan.

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

## **Toegankelijkheid Scheldeterminals Antwerpen**

Voortdurend worden we geconfronteerd met een stroom van klachten over de (on)toegankelijkheid van de Scheldeterminals te Antwerpen. Deze klachten variëren van een enorme complexiteit aan regels betreffende de afgifte van containervervoerdocumenten tot de onmogelijkheid van het aan- en van boord zetten van de auto, proviand en/of bemanning. Via diverse kanalen en netwerken is dit meerdere malen aan de orde gesteld. De grootste problemen zijn bij kaainummers 1742, 913, 869, 736. Iedere terminal hanteert een eigen beleid, er is geen uniformiteit in de regels. Het is niet duidelijk of deze regels zodanig opgesteld zijn of worden dat, mits de schipper aan bepaalde eisen voldoet, de grootste knelpunten en problemen opgelost kunnen worden.

Op 30 mei 2007 zijn het CBRB en KSV gezamenlijk naar een bijeenkomst in Antwerpen geweest, welke een evaluatief karakter had betreffende 3 jaar ISPS. Hierbij werden bezoekers van de havenfaciliteiten aan het woord gelaten, als truckers, waterklerken, expediteurs, dokmeesters, scheepsbevoorraders, scheepsherstellers, binnenschippers, koeriers, hulpdiensten e.d.

Voor wat betreft de problematiek voor de binnenvaart werd duidelijk dat deze vooral door het gevoerde beleid per terminal veroorzaakt wordt. Zowel in de Verordening 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (waarvan bijlage A bindend en bijlage B slechts adviserend is), als in de Wet op de Maritieme Beveiliging (België) zijn de voorschriften en criteria om terminals te betreden niet zo zwaar als het gehanteerde veiligheidsbeleid bij diverse terminals.

Verder hoorden we van het bestaan van een werkgroep waarin alle havengebruikers vertegenwoordigd zijn. Deze werkgroep (denktank) is bezig om een 'tool' te ontwikkelen waarbij op basis van 5 essentiële gegevens de vooraanmelding voor scheepsbevoorrading kan plaatsvinden. De 'tool' zou in het najaar 2007 tot stand moeten komen. Er is door het CBRB en de KSV een verzoek gedaan voor deelname in deze groep.

Inmiddels is de zaak verslechterd door de verspreiding van een bericht van de PSA HNN Containerterminals, betreffende persoonlijke voertuigen op kaai. Er wordt gesteld dat met onmiddellijke ingang vanuit ISPS en veiligheids oogpunt er beslist geen personen voertuigen meer toe worden gelaten op de terminals om binnenschepen te bevoorraden of personen op en af te halen. Ook het laden en lossen van voertuigen op lichters is verboden.

Tijdelijke uitzondering op deze regel zijn de twee lichterterminals kaai 667 en kaai 703, met de opmerking dat hier nog steeds toestemming moet worden gevraagd aan en goedkeuring gegeven moet worden door terminalleiding. Indien hier echter ook een volumetoename is vast te stellen, zal deze uitzondering herroepen worden.

Het CBRB heeft samen met de KSV ernstig bezwaar aangetekend tegen deze beslissing. Deze maatregel belemmert de normale bedrijfsvoering van de binnenvaart - en daarmee het commerciële belang - op een manier die volstrekt onacceptabel is.

De argumentatie van het beroepen op de ISPS-code is nadrukkelijk afgewezen; het is niet de ISPS-code die dergelijke maatregelen vordert, maar het beleid. Ook het veiligheidsargument dat gehanteerd wordt gaat niet op: er zijn voorbeelden van gevallen waarbij schippers verboden werd om met de auto over de terminals te rijden; in plaats daarvan moesten zij wandelend de terminal verlaten.

Bij het implementeren van de ISPS-code in juli 2004, was "proportionaliteit" een belangrijk criterium: de te nemen maatregelen moesten realistisch en haalbaar zijn en in verhouding tot het risiconiveau. Er wordt geconstateerd, dat de proportionaliteit in dit geval ver te zoeken is: de normale bedrijfsvoering van de binnenvaart wordt ernstig belemmerd terwijl het risiconiveau daar geen enkele aanleiding toe geeft.

Er is opgemerkt, dat de schippers er geen probleem mee hebben om bezoek van te voren aan te melden, het aan of van boord zetten van een auto met de terminalleiding af te stemmen en zich te legitimeren.

Er is een maatregel ingevoerd zonder enig overleg met de sector. Er is met klem op aangedrongen, dat deze maatregel wordt ingetrokken. We hebben ons bereid verklaard tot nader overleg over maatregelen die voor de terminal afdoende zijn en waarmee ook de binnenvaartsector goed uit de voeten kan.

Teneinde uit deze impasse te komen zijn de volgende actiepunten opgesteld:

- Verzoeken om deelname aan de eerder genoemde werkgroep te Antwerpen.
- Parallel aan dit traject contact op te nemen met de terminals die voor de meeste problemen zorgen (1742, 913, 869 en 736)
- Bij de genoemde terminals er voor te zorgen dat zij de 'tool' overnemen van de werkgroep dan wel dat er aparte afspraken gemaakt worden voor eigenaren/personeel van binnenschepen.
- Meedenken over een procedure voor de afgifte van containervervoerdocumenten.
- De regelgeving die op basis van het bovenstaande trajecten tot stand komt bekend te maken in de diverse

nieuwsbrieven.

- Een bewustwording bij de ondernemer te stimuleren. Hij dient zich meer bewust te zijn van zijn rol in het geheel, zijn recht om, op grond van commerciële belangen, dit aan de kaak te stellen. Bij het opstellen van overeenkomsten kunnen hier bijvoorbeeld afspraken over gemaakt worden; hier zijn voorbeelden van.
- Deze problematiek op Europees niveau onder de aandacht te brengen

Ten slotte informeren we u dat er een meldpunt is voor onregelmatigheden en klachten: [portsecurity@haven.antwerpen.be](mailto:portsecurity@haven.antwerpen.be).

U kunt daar met het volgende terecht:

- Specifieke klachten die een verband hebben met de implementatie van de Verordening 725/2004 (ISPS)
- Specifieke klachten, zoals de toegang tot een faciliteit.
- De rapportering dient kort na de onregelmatigheid te gebeuren en moet de volgende elementen bevatten:
  - Datum en uur
  - Naam van de faciliteit
  - Eventueel Gate
  - Korte beschrijving van uw versie
  - Firmanaam van de beveiligingsfirma (indien betrokken)

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

## **Twee miljoen euro voor emissie-arme dieselmotoren voor binnenvaartschepen - aanvragen worden behandeld tot 15 oktober 2007**

Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft voor het tweede opeenvolgende jaar twee miljoen euro subsidie beschikbaar gesteld voor de subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen (VERS). De regeling stimuleert het gebruik van emissiearme dieselmotoren bij binnenvaartschepen. Eigenaren van binnenvaartschepen kunnen subsidie krijgen voor de inbouw van een schone dieselmotor of de ombouw van een bestaande dieselmotor naar een emissiearme dieselmotor. Aanvragen kunnen worden ingediend van 13 juni tot en met 15 oktober 2007. De VERS-regeling van 2007 is vergelijkbaar met de regeling in 2006. Ook eigenaren van binnenvaartschepen die na 15 oktober 2006 hebben geïnvesteerd in een nieuwe schone motor of een bestaande motor hebben aangepast aan de vastgestelde emissie eisen, kunnen alsnog een subsidieaanvraag indienen. Ten aanzien van de 2006 regeling heeft er een verandering plaatsgevonden voor motoren beneden de 500 kW. Motoren waarvoor SenterNovem subsidie toekent moeten uiterlijk 30 juni 2007 zijn ingebouwd.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman of SenterNovem, tel: 038 - 455 34 00.

## **Punten CCR voorjaarszitting 2007**

De volgende besproken punten van de plenaire voorjaarszitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) zijn bekend gemaakt:

### **1. Implementatie van de Verklaring van Basel**

De delegaties verheugen zich over de initiatieven die de binnenvaart neemt met het oog op het milieu. Voor de Verklaring zie: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) / documenten die gedownload kunnen worden.

### **2. Erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbevoegdheidsbewijzen**

In dit kader zijn de praktische procedures voor deze erkenning vastgesteld. Verder geldt met ingang van 1 april 2008 het nieuwe "Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn". Hierin worden de huidige reglementen over Rijn- en radarpatenten samengevoegd.

### **3. Zwavelarme brandstof voor de binnenvaart**

Gesteund op de resultaten van de Ronde Tafel-conferentie van 3 mei 2007, worden maatregelen ter bevordering van een aanzienlijke en snelle verlaging van het zwavelgehalte in brandstof voor binnenscheepen gesteld. Er zullen studies verricht worden over de effecten voor oudere motoren en mogelijkheden als toevoeging van biobrandstof.

### **4. Passagiersschepen**

De ontwikkeling in de passagiersvaart is bijzonder snel. Dit succes gaat gepaard met vraagstukken. De CCR zal, in samenwerking met ondermeer de sector, onderzoeken of ontwikkeling van regelgeving wenselijk is zodat de veiligheid van de passagiers optimaal gewaarborgd blijft.

### **5. Economische situatie in de Rijnvaart**

In het jaar 2006 was er, zowel in de droge lading als in de tankvaart, een aanhoudende vraag naar vervoer. De vrachtprijzen vertoonden een licht stijgende tendens, vooral voor de droge ladingvaart.

De brandstofkosten waren in 2006 onverminderd hoog.

De hoeveelheid nieuwbouw blijft groeien. Dit heeft gevolgen voor de toelevering van materialen en de beschikbaarheid op scheepswerven.

De congestie in de zeehavens voor wat betreft de containeroverslag heeft er voor gezorgd dat de Rijnvaart slechts in geringe mate geprofiteerd heeft van de sterke toename op de containervervoersmarkt.

De algemene verwachting is dat de economie blijft groeien en er een aanhoudende vraag naar vervoer zal zijn.

### **6. Standaardisering AIS-apparatuur voor de Binnenvaart**

De CCR-controlevoorschriften voor de in de binnenvaart gebruikte AIS-apparatuur is aangenomen. De verwachting is dat met de invoering van het systeem de veiligheid en het goede verloop van het scheepvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu verder verbeterd wordt.

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

## Nieuw IVR-voorzitterschap

### IVR-Congres 2007 Groningen

Tijdens het IVR-Congres 2007, dat van 23 tot 25 mei jl. te Groningen plaats vond, droeg de huidige president, de heer Dr. Philippe Grulois, het voorzitterschap over op zijn Nederlandse collega in het bestuur, de heer Harry Mulder, vertegenwoordiger van de Nederlandse verzekeringssector.

Op voorstel van de Duitse delegatie in de IVR werd de heer Georg Hötte, vertegenwoordiger van de Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt, tot vice-voorzitter benoemd.

De nieuw gekozen vice-voorzitter maakte bekend dat het **IVR-Congres 2008** van 7 tot 9 mei in Berlijn zal plaatsvinden.

Op uitnodiging van de heer Harry Mulder, vond op 24 en 25 mei het IVR-Congres 2007 te Groningen plaats. Aan de bijeenkomst namen 215 vertegenwoordigers van scheepvaart, verzekering, scheepsexpertise en aanverwante sectoren uit tal van Europese landen deel. Op de eerste congresdag vergaderden de Averij-Commissie en de Raad van Beheer. In de middag vond een workshop plaats, die gewijd was aan schadepreventie.

### Algemene Vergadering

De Algemene Vergadering werd op 25 mei in de Statenzaal van de Provincie Groningen gehouden, alwaar het internationale gezelschap werd begroet door de Commissaris van de Koningin, de heer Alders. Tijdens de vergadering werd door de algemeen secretaris verslag uitgebracht over de werkzaamheden in het afgelopen jaar. Tevens werd ingegaan op de wijze van invullen van de kerntaken in het afgelopen jaar alsmede de internationale belangenbehartiging van de leden tegenover nationale en internationale instituties, die voor de binnenvaart van belang zijn.

De diverse berichten en voordrachten alsmede foto's zijn te downloaden van de website van de IVR ([www.ivr.nl](http://www.ivr.nl)) onder IVR-congres 2007).

### Workshop schadepreventie

De workshop in het kader van het congres werd gewijd aan het onderwerp „Motorenschaderegistratie en schadepreventieonderzoek“.

In verband met de actuele discussie over de verzekeraarbaarheid van de risico's in het internationale goederenvervoer werd enkele jaren geleden in opdracht van verzekeraars een motorenschaderegistratiesysteem ontwikkeld. Met de ervaringen en analyses resulterend uit dit registratiesysteem, werd in 2004 het schadepreventieonderzoek geïntroduceerd.

Sindsdien werden enkele honderd schepen aan dit onderzoek onderworpen en kon een eerste balans uit deze onderzoeken worden opgemaakt. Uit de tot nu toe gehou-

den onderzoeken is gebleken dat een groot deel van de onderzochte schepen geen toereikende controle/inspectie op stuurmachine-installaties laat uitvoeren.

Het schadepreventieonderzoek verplicht derhalve tot een jaarlijkse aantoonbare inspectie door de fabrikant/leverancier van stuurwerken. Daarnaast controleert de IVR-SPO-expert onder andere of de bemanning in staat is, de noodzakelijke handelingen met betrekking tot de bediening van de installaties aantoonbaar uit te voeren.

Voor de binnenvaart en verzekeringssector zijn calculeerbare risico's een voorwaarde voor een verzekeraarbaarheid tegen acceptabele prijzen en condities. Vanuit de invalshoek van de binnenvaart worden calculeerbare schadevoorkomende maatregelen geprefereerd boven te geringe verzekeringsdekking en bijkomende schades en kosten achteraf. In verband daarmee wordt een premiedifferentiatie verwacht, waarmee schadevoorkomende maatregelen worden gehonoreerd.

Tijdens de workshop werd het schadepreventieonderzoek vanuit een praktische invalshoek door een uitvoerende expert worden belicht. Vanuit verzekeringszijde werd zin en nut van het onderzoek uiteengezet.

Verder werden de inzichten verkregen uit de eerste analyses toegelicht.

Ook de actuele ontwikkelingen ten aanzien van nieuwe wet- en regelgeving voor stuurmachines, kwaliteitscriteria ten aanzien van een regelmatige controle van stuurmachines en incentives van de zijde van motorenfabrikanten kwamen tijdens de workshop uitvoerig aan de orde, waarbij inmiddels vier motorenfabrikanten hebben aangekondigd, incentives in de vorm van reducties bij onderhoud en reparaties aan schepen met een geldig schadepreventieonderzoek te verlenen.

De betreffende fabrikanten zijn vermeld op de website van de IVR onder SPO.

De diverse voordrachten en statements alsmede foto's zijn te downloaden van de website van de IVR ([www.ivr.nl](http://www.ivr.nl)) onder IVR Workshop 2007)

*Nadere informatie worden verstrekt door mevrouw Mr. T.K. (Resi) Hacksteiner, algemeen secretaris IVR (010 - 411 60 70).*

### Nieuwe leden:

#### Groep Varende Ondernemers, droge lading:

V.o.f. Hof & de Jong

#### Geassocieerde leden:

Het Zelfstandigen Collectief

### Agenda

Er zijn geen vergaderingen gepland.