

Verkenningen/planstudies IJssel, Twentekanaal en Meppelerdiep

In januari 2000 zijn de resultaten bekend gemaakt van de Verkenningen IJssel, Twentekanaal en Meppelerdiep. Een Verkenning is de eerste fase in de besluitvorming voor nieuw aan te leggen of te verbeteren infrastructuurprojecten. Op basis van de resultaten van een Verkenning neemt de Minister van V&W een besluit over het wel of niet aanvangen van een planstudie. Indien daartoe wordt besloten zal deze planstudie in het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT) worden opgenomen.

Naar aanleiding van de Verkenningen IJssel, Twentekanaal en Meppelerdiep en een vervolgstudie IJssel/Twentekanaal is het volgende besloten:

- IJssel: Er zal op korte termijn een onderzoek een planstudie worden gestart voor de Boven-IJssel, dus het drukst bevaren gedeelte tussen IJsselkop (Neder-Rijn) en Zutphen (Twentekanaal).
- Twentekanaal: Planstudies voor de doorvaarthoogte op het gedeelte tussen de IJssel en Hengelo en voor de capaciteit van de sluis bij Eefde worden wel noodzakelijk geacht maar zullen vanwege het ontbreken van financiële middelen pas over enkele jaren starten. Voor de sluis bij Eefde zal wel een benuttingenstudie worden opgezet om te bezien of er maatregelen mogelijk zijn die het capaciteitstekort voorlopig kunnen opvangen.
- Meppelerdiep: Deze vaarweg is nog niet in de recente besluitvorming opgenomen. Deze is uitgesteld tot een aanvullende prioriteitstudie is afgerond.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. van Helvoirt

Tweede Maasvlakte; nieuw golfhinderonderzoek

In een eerdere Nieuwsbrief hebben wij u bericht over een onderzoek naar de golfhinder voor de binnenvaart bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte (MV2). Hierbij was voor drie varianten (variant A, B en C), door middel van simulaties en berekeningen, voor acht scheepstypen/combinaties de golfhinder bepaald. De resultaten van het onderzoek gaven voor alle onderzochte varianten aan dat de golfhinder groter is en zal leiden tot een (aanzienlijk) hoger percentage "downtime" (tijd dat MV2 niet bereikbaar is voor de binnenvaart) dan voor de huidige Maasvlakte (MV1) het geval is. Het CBRB stond en staat zeer kritisch tegenover de resultaten van dit onderzoek.

Ondertussen is een nieuw golfhinderonderzoek uitgevoerd naar drie nieuwe ontwerpvarianten, namelijk Referentieontwerp 1, Referentieontwerp 2 en de Budget Plus-variant. Deze drie varianten wijken af van de eerder onderzochte varianten, maar voorzien alledrie in een binnenvaartdoorsteek via de Yangtzehaven. De opzet en aanpak van het onderzoek sluiten nauw aan bij het eerder uitgevoerde golfhinderonderzoek.

Uit het 'nieuwe' golfhinderonderzoek blijkt, dat het downtime percentage voor de nu onderzochte varianten lager is dan in de eerder onderzochte varianten, maar nog altijd hoger dan het downtime percentage van MV1. In afwijking van het eerste golfhinderonderzoek zijn in dit onderzoek ook enkele concrete maatregelen ter verbetering van de downtime onderzocht. Zo is onder meer gekeken naar het effect van het verhogen van de strekdammen, het aanleggen van een dam bij de uitmonding van de Yangtzedoorgang in de centrale geul van MV2, de richting van de uitmonding van de Yangtzedoorgang in de centrale geul, en een afwijkende vaarroute. Hieruit blijkt, dat er wel degelijk maatregelen te nemen zijn die de downtime positief beïnvloeden en dat is een belangrijke constatering.

Het moeilijkste punt in de binnenvaartdoorsteek naar MV2 - dat wil zeggen het punt dat de grootste bijdrage levert aan de downtime - is de uitmonding van de Yangtzedoorgang in de centrale geul van MV2. Schepen verlaten daar de beschutting van de Yangtzehaven en krijgen vanaf dat punt de golven grotendeels dwars op. Op ons verzoek zal nader onderzoek naar dit punt uitgevoerd worden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. van Helvoirt

Schepen langer dan 110 meter boven Mannheim

Op de plenaire voorjaarszitting van de CCR van 31 mei jongstleden zijn de voorgestelde aanvullende eisen voor lange schepen aangenomen. Vanaf 01-10-2001 moeten (vracht)schepen langer dan 110 meter die bovenstreams van Mannheim willen varen:

- deelbaar zijn in het middelste derde deel van de scheepslengte, waarna beide delen moeten kunnen blijven drijven;
- een document van een erkend klassebureau kunnen overleggen waarin het drijfvermogen, stabiliteit en dergelijke worden aangetoond, en waarin ook vermeld staat vanaf welke beladingstoestand beide delen niet meer blijven drijven;
- dubbelwandig zijn uitgevoerd volgens het ADNR;

- beschikken over een meerschroefsaandrijving met ten minste twee onafhankelijke motoren en een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroef die ook bij een leeg schip werkzaam is;
- een notitie in het certificaat van onderzoek hebben, dat zij voldoen aan de hierboven omschreven aanvullende eisen.

De genoemde aanvullende voorschriften gelden niet voor schepen die op 01-10-2001 een geldige vergunning bezitten van een van de vaarwegbeheerders boven Mannheim. Let wel: De vergunning blijft dus geldig, maar alleen op het traject waarvoor ze afgegeven is! Schepen die vóór 01-10-2001 een vergunning hebben tot bijvoorbeeld Karlsruhe, mogen ook na 01-10-2001 slechts tot Karlsruhe varen. Als zij naar Bazel willen zullen zij alsnog aan alle voorschriften moeten voldoen.

De hierboven omschreven voorschriften gelden niet voor passagiersschepen. De ad hoc-werkgroep van de CCR die zich met dit onderwerp beziggehouden heeft zal nu zo snel mogelijk eveneens voorschriften gaan voorbereiden voor passagiersschepen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. van Helvoirt

Waterlevering Europoort

Naar aanleiding van klachten over de waterlevering in de Europoort is vanuit de Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR) het volgende meegedeeld. Het drinkwater in de Europoort wordt geleverd door de firma Hatenboer-Neptunus. In de 'zoute' havens vaart (op bestelling) elke dag een drinkwaterboot; in de 'zoete' havens vaart eenmaal per week (namelijk op woensdag) een drinkwaterboot.

Op verzoek kan deze boot echter ook op andere dagen drinkwater leveren. U kunt hiervoor contact opnemen met de heer Pennings van Hatenboer-Neptunus op telefoonnummer 010 - 4091280.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. van Helvoirt

Veiligheidseisen passagiersschepen; internationaal overleg

Onlangs heeft in Duisburg een internationaal overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de passagiersvaart uit Nederland, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland (België had helaas geen vertegenwoordiger afgevaardigd) over de nieuw voorgestelde veiligheidseisen voor passagiersschepen.

Aan de hand van een aantal thema's is er gebrainstormd over nut en noodzaak van de nieuw voorgestelde eisen. Hoewel er over een aantal onderwerpen verschil van mening bestond, waren alle aanwezigen het over een aantal fundamentele punten toch vergaand eens. Zo was iedereen van mening dat er bij de ontwikkeling van de nieuwe voorschriften ook rekening gehouden moet worden met ontwikkelingen in niet-Rijnnoeverstaten, opdat de ontwikkelde eisen na de harmonisering van CCR- en EU regels (de herziening

van Richtlijn 82/714/EG) Europabreed toepasbaar zijn en niet wederom herzien hoeven te worden. Ook vond iedereen dat de voorschriften gedifferentieerd moeten worden naar type schip, vaarwijze en/of vaargebied, bijvoorbeeld in de vorm van een basisregeling met daarnaast aanvullende eisen voor bepaalde scheepstypen/wateren. Een belangrijk punt waarover (nog) geen volledige eenstemmigheid bestond was het onderwerp overgangsbepalingen. De Duitse passagiersvaart lijkt vooralsnog vast te houden aan oneindige overgangsbepalingen ("Bestandsschutz") terwijl de Nederlandse passagiersvaart hierover iets genuanceerder denkt en ook aspecten als concurrentievervalsing hierin betreft.

Er heerste een constructieve, positieve sfeer tijdens deze eerste bijeenkomst van de internationale passagiersvaart. Hopelijk markeert dit de start van een goede internationale samenwerking. Afgesproken is dat wij, als internationale passagiersvaart, bij de CCR zullen aandringen op een betere (cijfermatige) onderbouwing van de nieuw voorgestelde eisen: wat is de filosofie erachter en wat voor statistieken zijn er ten aanzien van ongevallen met passagiersschepen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. van Helvoirt

Milieulijst 2001

Onlangs is de milieulijst 2001 verschenen. Deze lijst is een gezamenlijke lijst van de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) en de milieu-investeringsaftrek (MIA). Vooral op het gebied van emissies van mobile apparatuur is er het een en ander aangevuld. Daarnaast zijn er weer de nodige nieuw middelen toegevoegd en bestaande middelen veranderd of afgevoerd.

De VAMIL biedt de mogelijkheid van vrije afschrijving van een investering; door sneller afschrijven vermindert de fiscale winst. Het doel van VAMIL is het stimuleren van de marktintroductie van milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen.

De MIA biedt de mogelijkheid de fiscale winst te verlagen. Het doel van de MIA is het stimuleren van investeringen in milieuvriendelijke apparatuur voor het Nederlandse bedrijfsleven.

Meer informatie kunt u vinden via WWW.VAMIL.nl.

Op de site van het Ministerie van VROM, WWW.minVROM.nl, kunt u naast de volledige brochure teksten ook alle bedrijfsmiddelen vinden voorzien van en handige zoekstructuur waardoor de lijst nog toegankelijker is geworden.

De brochure is natuurlijk ook in boekvorm te verkrijgen en te bestellen bij de belastingtelefoon voor ondernemers 0800 – 0443.

Op laatste moment uitstel van Duits ontgassingverbod

CBRB wordt in het gelijk gesteld

Op het allerlaatste moment heeft de Duitse overheid besloten om het door de binnentankvaart gewraakte eenzijdig door Duitsland ingevoerde ontgassingverbod van benzinedamp per 1 juli 2001 op te schorten.

Tot 31 december 2005 is het toegelaten om zonder nader ontheffing benzinedampen te ventileren naar de buitenlucht.

Aan dit besluit zijn enkele voorwaarden verbonden die nog onderwerp van bestudering zijn. Zoals wij u in de vorige nieuwsbrief al meldden had het CBRB al haar troeven maximaal uitgespeeld en was het wachten op een politiek gunstig besluit. In ieder geval is duidelijk geworden dat de zeer krachtig door het CBRB samen met de Europa ingezette lobby naar zowel de CCR, de Duitse overheid en ook de Nederlandse overheid het beoogde effect heeft gehad. Nadere van belang zijnde gegevens alsmede de tekst van het besluit is via een CBRB expresse info aan de CBRB tankvaart-leden toegezonden.

Andere belangstellenden kunnen deze informatie opvragen bij het secretariaat.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk, secretaris Veiligheid en Milieu.

Classificatie toluen, styreen en xyleen

De gezondheidsraad (commissie reproductietoxische stoffen) heeft onlangs conceptrapporten openbaar gemaakt waarin zij de gevolgen van beroepsmatige blootstelling aan toluen, styreen en xyleen voor de vruchtbaarheid en de ontwikkeling van het nageslacht beoordeelt. De bevindingen van de commissie dienen als uitgangspunt voor de classificatie als reproductietoxische stof volgens de Wet milieu-gevaarlijke stoffen (art. 34.2) en het Arbeidsomstandighedenbesluit (art. 4.2).

Commentaar op dit conceptrapport kan worden geleverd tot 1 augustus. Het definitief rapport zal worden aangeboden aan de staatssecretaris van Sociale zaken en Werkgelegenheid. De rapporten zijn op te vragen bij het secretariaat van gezondheidsraad, fax 070-3407523, e-mail order@gr.nl.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer K. van Dijk, secretaris Veiligheid en milieu.

Nieuwe subsidieregeling "Technologische samenwerking"

Het Ministerie van Economische zaken wil bedrijven en kennisinstellingen stimuleren om gezamenlijk R&D projecten uit te voeren door middel van de nieuwe subsidieregeling "Technologische samenwerking". Hiermede vervallen wel de regelingen BIT, BTS en SMO.

Nieuw is dat zowel nationale als internationale innovatieve technologische samenwerkingsprojecten

in aanmerking komen voor subsidie.

Extra aandacht is er voor maritieme projecten en ICT-doorbraak projecten.

Een project dat volledig uit onderzoek bestaat komt in aanmerking voor 50% subsidie over de Nederlandse projectkosten. Als er naast onderzoek ook ontwikkelingsactiviteiten in het project zitten kan hiervoor 25% subsidie worden verkregen. Onder bepaalde voorwaarden kan 10% extra subsidie worden verkregen. De eerste aanvraagperiode voor deze nieuwe regeling sluit op 13 augustus.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met het Bureau Innovatie Binnenvaart via 010 - 4115900 of met SENTER telefoon 070 - 3610235.

Meer informatie over de regeling is te vinden op www.senter.nl/samenwerking.

Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met het CBRB secretariaat.

Nieuwe hoofdstuk 8A ROSR

- uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door dieselmotoren.

In navolging op het CCR-besluit van het najaar van 2000 is bij besluit van 12 april 2001 een wijziging doorgevoerd in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

Deze wijziging bestaat uit het toevoegen van een hoofdstuk 8A en een bijlage J aan het ROSR regelende de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door dieselmotoren. In hoofdstuk 8A worden regels gesteld voor de emissie van dieselmotoren met een nominaal vermogen gelijk aan of groter dan 37 kW die geïnstalleerd zijn aan boord van vaartuigen.

De uitstoot van deze motoren van koolmonoxide (CO), Koolwaterstoffen (HC), Stikstofoxiden (Nox) en deeltjes (PT) mag met betrekking tot het nominaal toerental de volgende waarden niet overschrijden:

PN (kW)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NOx (g/kWh)	PT (g/kWh)
37 <PN> 75	6,5	1,3	9,2	0,85
75 <PN> 130	5,0	1,3	9,2	0,70
PN >130	5,0	1,3	n>2800 min-1 = 9,2 500<n<2800 min-1 = 45xn	0,54

Het voldoen aan deze normen wordt voor het motortype, een motorfamilie of een motorgroep vastgesteld door middel van een typegoedkeuring welke wordt vastgelegd in een certificaat van typegoedkeuring. Een origineel kopie moet bij de motor aanwezig zijn. Na de inbouw van de motor maar voor de ingebruikneming van de motor moet een inbouwkeuring worden uitgevoerd. Deze inbouwkeuring leidt tot inschrijving in het certificaat van onderzoek van het vaartuig. Na belangrijke veranderingen aan de motor die van

invloed zijn op de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes moet een bijzondere keuring plaats vinden.

De nummers van de typegoedkeuring en de identificatienummers van alle aan boord van een vaartuig geïnstalleerde motoren die onder deze bepalingen vallen moeten worden ingeschreven in het certificaat van onderzoek.

Deze voorschriften gelden niet voor motoren die voor 1 januari 2002 aan boord ingebouwd zijn en niet voor vervangingsmotoren, die tot 31 december 2011 aan boord van schepen, die op 1 januari 2002 in bedrijf waren, geïnstalleerd zijn.

Een vervangingsmotor is een gebruikte, gereviseerde motor, die wat betreft vermogen, toerental en installatievoorwaarden vergelijkbaar is met de motor die deze vervangt.

In bijlage J wordt nadere invulling geven aan de op hoofdstuk 8A aanvullende voorschriften en aan de modellen van certificaten.

De volledige tekst van het besluit is gepubliceerd in staatsblad 2001 nummer 198 en is op te vragen bij mevrouw E. Luijten het CBRB secretariaat.

Voor inhoudelijke vragen kunt u contact opnemen met de heer K. van Dijk, secretaris Veiligheid en Milieu.

ADNR gevarenkaarten binnenvaart

Eerder hebben wij u geïnformeerd over het weer beschikbaar zijn van de ADNR gevarenkaarten voor de binnenvaart.

De afzender is verantwoordelijk voor het verstrekken van de verplichte gevarenkaart maar ons is gebleken dat er diverse ondernemers zijn die bij wijze van service bepaalde gevaren kaarten aan hun opdrachtgever verstrekken.

Na overleg met de EVO kunt u als CBRB lid de gevarenkaarten bij de EVO tegen gereduceerd tarief verkrijgen. Indien U gevarenkaarten bestelt geef dan even door dat u CBRB lid bent. Met EVO hebben wij afgesproken dat zij dit bij ons mogen natrekken. Bij deze nieuwsbrief is een folder gevoegd over de gevarenkaarten waarop bestelwijze en prijzen zijn vermeld.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer K. van Dijk, secretaris Veiligheid en Milieu.

ADNR containerschepen mogen afmeren met kunststof trossen

Begin juni heeft de werkgroep ADNR van de CCR vergaderd.

Vanuit de CBRB groep varende ondernemers is het voorstel gedaan om bij laden en lossen van containers met gevaarlijke stoffen alleen met kunststofdraden te mogen afmeren. Randnummer 10.476 van het ADNR verplicht nu nog om bij laden en lossen het schip zodanig af te meren dat afdrijven door staaldraad wordt verhinderd.

De CCR werkgroep ADNR heeft nu ingestemd met de toevoeging dat dit niet geldt indien er alleen containers worden geladen of gelost.

Hiermee wordt recht gedaan aan de praktijk en is er weer een tegenstrijdigheid tussen arbeidsomstandigheden en veiligheid uit de wereld. Deze wijziging zal naar verwachting in werking treden per 1 januari 2003 samen met het geherstructureerde ADNR.

Hercules gelijkgesteld met staaldraad

De werkgroep ADNR heeft ook een voorstel aangenomen om Herculesdraden en andere soorten draden waar staal met natuurvezel of kunststofvezel is gecombineerd gelijk te stellen met staaltrossen zoals bedoeld in het ADNR.

De breeksterkte moet natuurlijk gelijkwaardig zijn aan staal en dus voldoen aan het ROSR.

Loskoppelen van stoffenlijst van ADNR certificaat

Het CBRB heeft aan de CCR werkgroep ADNR verzocht om de formele koppeling tussen het ADNR certificaat van goedkeuring en de stoffenlijst (de lijst opgesteld door een klassebureau van alle stoffen die in dat schip vervoerd mogen worden) los te laten.

Deze stoffenlijst is op zich wel zeker een zinvol instrument voor de ondernemer omdat hieruit en in een oogopslag duidelijk is welke producten het schip mag vervoeren. Alleen het belangrijkste aspect dat moet worden afgewogen bij het gaan vervoeren van een "nieuwe" stof in een schip is de materiaalverdraagbaarheid van de in het schip toegepaste materiaal en de coatings in relatie tot de te vervoeren stof. Juist deze materiaalverdraagbaarheid die een directe koppeling heeft ook naar de veiligheid ontbreekt in deze klasse stoffenlijst en. De materiaalverdraagbaarheid wordt door de klasse weer teruggelegd bij de schipper/eigenaar.

Het aanpassen van deze stoffenlijst geeft in de praktijk vele bureaucratische problemen waardoor aanpassing van de stoffenlijst als officiële bijlage van het certificaat lang op zich laat wachten. Daarnaast voegt deze koppeling niets toe aan de veiligheid.

Inmiddels heeft de CCR werkgroep ADNR ingestemd met deze loskoppeling. Op advies van de klassebureaus zal er echter wel op de een of andere manier gevraagd blijven worden om deze lijst maar niet meer als formeel onderdeel van het certificaat. Hoe dit verder gestalte krijgt zal de komende maanden duidelijk worden.

Consumentenprijsindex

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de consumentenprijsindex (CPI) van de maand april 2001 bekend gemaakt. De afgeleide CPI voor werknemersgezinnen met een laag inkomen is in de periode van oktober 2000 tot april 2001 gestegen van 110,5 tot 112,8, derhalve met 2,3 %.

Dit stijgingspercentage wordt veelal in het kader van (collectieve) arbeidsovereenkomsten gehanteerd als inflatiecorrectie per 1 juli 2001.

Voor nadere informatie gelieve U contact op te nemen met de heer Mr M.J.M. Koning.

Aflossers

Het CBRB heeft, in samenwerking met Het Kantoor, enkele belastingconsulenten aangeschreven die veel met binnenvaart te maken hebben. De belastingconsulenten wordt hun mening gevraagd over het aflossersprobleem. Het betreft dan vooral de vraag of een aflosser zelfstandige is en recht heeft op zelfstandigenaftrek, of niet. Indien de aflosser geen zelfstandige is moet de vraag beantwoord worden of er al dan niet een arbeidsovereenkomst tot stand komt.

In dat geval zou aflosser werknemer zijn en er zouden sociale lasten ingehouden en afgedragen moeten worden.

Vast staat wel dat er veel onzekerheid heerst over de regelgeving en de toepassing ervan. Vooral de verschillende toepassing door de inspecties en de daarvan afwijkende opstelling van het LISV maken het vraagstuk ondoorzichtig. Doel van de bijeenkomst met de belastingconsulenten is om de problemen boven tafel te krijgen en op basis van deze gegevens ons doel te bepalen. Indien wij van mening zijn dat de regelgeving verkeerd wordt toegepast of onwerkbaar is kunnen hiervoor argumenten verzameld worden waarna de belastingdienst en/of de staatsecretaris met inhoudelijke bezwaren benaderd kunnen worden.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met J. Vogelaar secretaris juridische zaken.

Herinvesteringsreserve

De verruiming van de herinvesteringsreserve in de Wet inkomstenbelasting 2001 bestaat uit de mogelijkheid om naar keuze de vervreemde bedrijfsmiddelen te vervangen door andere bedrijfsmiddelen. Van deze verruiming kan door binnenvaartondernemingen niet vaak gebruik gemaakt worden.

Dit komt door art. 3.54 lid 4 Wet inkomstenbelasting 2001. Hierin wordt ondermeer bepaald dat op 'bedrijfsmiddelen waarop in meer dan tien jaar pleegt te worden afgeschreven de afboeking van een herinvesteringsreserve slechts plaatsvindt voor zover de herinvesteringsreserve is gevormd terzake van de vervreemding van bedrijfsmiddelen door bedrijfsmiddelen met eenzelfde economische functie in de onderneming als de aangeschafte of voortgebrachte bedrijfsmiddelen.

De afschrijvingstermijn voor binnenschepen is onder normale omstandigheden altijd langer dan tien jaar. Dit komt er op neer dat, bijzondere gevallen daargelaten, er opnieuw geïnvesteerd moet worden in een bedrijfsmiddel met eenzelfde economisch doel om de herinvesteringsreserve te gebruiken. Voor een binnenvaartonderneming is dat bijna altijd een nieuw of ander schip.

De conclusie is dat de mogelijkheid om met deze regeling na bedrijfsbeëindiging ergens anders in te investeren in de praktijk zeer beperkt is.

Wel kan er nog steeds gebruik gemaakt worden van de regeling om bij bedrijfsbeëindiging niet direct 'af te rekenen met de fiscus' maar de afrekening uit te stellen, eventueel middels het bedingen van een stamrecht.

Een andere mogelijkheid is het bedrijf, inclusief de fiscale claim, te verkopen aan een opvolger deze moet tenminste drie jaar betrokken zijn bij de onderneming.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met J. Vogelaar, secretaris juridische zaken.

CBRB in bestuur VNO-NCW

De toetreding van het CBRB tot het VNO-NCW als volwaardig lid heeft er mede toe geleid dat met ingang van 18 mei jl. de voorzitter van het CBRB, Jhr. H.J.M. van der Wijck is benoemd tot lid van het Algemeen Bestuur van de Vereniging VNO-NCW. De zittingsperiode loopt tot 2005.

De eerste vergadering die de heer van der Wijck als lid van het bestuur zal bijwonen is vastgesteld op 28 juni 2001.

Nieuwe inspectie verkeer en waterstaat

Op 1 juli 2001 gaat de nieuwe Inspectie Verkeer en Waterstaat van start. Met de instelling van deze nieuwe organisatie wordt beoogd een duidelijke scheiding aan te brengen tussen beleids-, uitvoerings- en handhavingstaken op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De inspectie krijgt een onafhankelijke positie in berichtgeving naar samenleving en politiek. De Inspectie VenW verricht uitvoerings- en handhavingstaken op het terrein van vervoer, luchtvaart, scheepvaart, radiocommunicatie en waterbeheer. De nieuwe Inspectie wordt gevormd door de bestaande inspecties Rijksverkeersinspectie, Scheepvaartinspectie, Rijksdienst voor Radiocommunicatie, Nederlandse Luchtvaart Autoriteit en Handhavingdienst Luchtvaart.

Bron: Persbericht Ministerie V&W

NMA richtsnoeren

De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) heeft onlangs, op uitdrukkelijk verzoek van het VNO-NCW, richtsnoeren voor brancheverenigingen bekendgemaakt, (Staatscourant van 8 juni). De reden voor het verzoek was vooral de onzekerheid over hetgeen volgens de Mededingingswet toegestaan is voor brancheverenigingen.

De NMa zal deze richtsnoeren toepassen als beleidsregels volgens de Algemene wet bestuursrecht. In de richtsnoeren is onder andere opgenomen 'de uitdrukkelijk niet toegelaten vormen van samenwerking.' Het onderstaande citaat gaat over prijsafspraken.

'Prijsafspraken tussen concurrenten, voor ieder product en iedere dienst, en in welke vorm dan ook, strekken ertoe de mededinging te beperken.'

De NMa is van mening dat overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten (inclusief aanbevelingen) van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen van ondernemingen die betrekking hebben op prijzen en tarieven, met inbegrip

van kortingen en toeslagen, onder het verbod van artikel 6 Mw zullen vallen en niet in aanmerking komen voor ontheffing op grond van artikel 17 Mw.

Dit alles zal waarschijnlijk gevolgen hebben voor de algemene voorwaarden die het CBRB heeft opgesteld, met name voor de opgenomen overliggelden.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met J. Vogelaar, secretaris juridische zaken.

Binnenvaartconferentie: aanzet tot vrijere Europese binnenvaart

De Binnenvaartconferentie die in september te Rotterdam zal worden gehouden (zie ook Nieuwsbrief 03 / maart 2001) staat in het teken van het streven naar een vrijere Europese binnenvaart.

Hiervoor zal in september de koers worden uitgezet.

De liberalisering van de markt heeft al geleid tot initiatieven op het gebied van gespecialiseerde nieuwbouwschepen, containerterminals etc.

In de afgelopen vijf jaar is het binnenvaartvervoer met 25% gestegen. Maar, aldus de initiatiefnemers, het kan beter. Op de conferentie zal daarom ook aandacht worden gevraagd voor milieu-eisen, harmonisering regelgeving, stimuleringsregelingen, knooppunten in de natte infrastructuur en bewustwording bij overheid, verladers en publiek.

De op te stellen slotverklaring zal over vijf jaar in Roemenie het onderwerp van gesprek zijn van de dan daar te houden conferentie.

Waarnemersstatus voor derden bij CCR

De CCR heeft in haar voorjaarszitting op 31 mei jl. een reglement aangenomen dat voorziet in de mogelijkheid van een waarnemersstatus voor geïnteresseerde derde-landen en voor intergouvernementele organisaties. Aan dit reglement ligt het feit ten grondslag dat het werk van de CCFR in toenemende mate verder gaat dan het strikte Rijnvaartbassin. Voorts werd aandacht besteed aan de verdere samenwerking met de Donaucommissie en met de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn.

De CCR blijft zich inzetten voor de invoering van een internationaal geharmoniseerde regeling met betrekking tot de ontgassingsproblematiek.

Voorts werd overeenstemming bereikt over een aanpassing van de regeling met betrekking tot de minimum bemanning. De wijzigingen in Hoofdstuk 23 zullen op 1 juli 2002 in werking treden.

Onderzoek personeelsbeleid

De werkgeversorganisaties in de binnenvaart hebben aan NEA Transportonderzoek en -opleiding opdracht gegeven om een onderzoek te verrichten naar het personeelsbeleid in de sector. Het onderzoek is met name bedoeld om informatie over het personeelsbeleid te verzamelen en op basis daarvan conclusies en aanbevelingen te verkrijgen voor verdere beleidsvorming. Aldus moet een beter inzicht worden verkregen in de factoren die van invloed zijn op de in- en uitstroom van personeel in de bedrijfstak. Wij verwachten in september over de rapportage van het onderzoek te kunnen beschikken.

Het ligt in de bedoeling dan een themabijeenkomst over dit onderwerp te organiseren.

Voor nadere informatie gelieve U contact op te nemen met de heer Mr M.J.M. Koning.

Overzicht nieuwe leden

Graag heten wij welkom bij onze vereniging:

Geassocieerde lid:

Anker Assurantiën

Groep Varende Ondernemers (containervaart)

Helena, V.o.f.

Groep Personenvervoer/Veren

Fast Ferry

Agenda.

5 juli Werkgroep Milieu

22 augustus Overleggroep Havensleepdiensten

30 augustus Werkgroep ADNR