

Sponsoring BVB belangrijk

Het initiatief van vorig jaar van het CBRB om rechtstreeks bij haar leden sponsorbijdragen voor het Bureau Voorlichting Binnenvaart te werven is succesvol gebleken. Een tiental leden heeft positief gereageerd op dit initiatief waardoor de bijdrage die door het CBRB rechtstreeks aan het BVB kon worden overgemaakt is verdubbeld! Uiteraard ook tot groot genoegen van het BVB.

Een dankwoord aan de sponsors is dan ook op zijn plaats.

Promotie van de binnenvaart en goede voorlichting over onze bedrijfstak die zich in een groeiende belangstelling mag vergheugen is nog steeds hard nodig.

De harde strijd om de gunst van verlader, de politiek en het publiek is nog lang niet gestreden!

Voor nu de Overheid haar subsidie aan het BVB aan het afbouwen is, zal met uw financiële hulp het werk van het BVB voortgang moeten vinden.

Daarom herhalen wij onze oproep van vorig jaar.

Wij vragen iedere binnenvaartondernemer die is aan gesloten bij het CBRB - voorzover deze het BVB nog niet of slechts in geringe mate sponsort - te overwegen om tot sponsoring of verhoging van de bijdrage aan het BVB via het CBRB over te gaan.

Indien u hiertoe bereid bent wordt u vriendelijk verzocht bijgaand formulier in te vullen en dit per post of fax aan het CBRB te retourneren. Uw bijdrage is geheel vrijwillig en staat geheel los van de contributiebetaling aan het CBRB. De sponsortoezegging waarvoor wij uw interesse vragen gaat in per 1 januari 2001.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer mr.A.N. Roos.

Mogelijk een jaar uitstel certificering scheepsmotoren

Tijdens de voorjaarszitting van 11 mei 2000 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) besloten om emissie-eisen in te voeren voor scheepsmotoren vanaf 37 kW nominaal vermogen. Deze emissie-eisen zijn opgenomen in hoofdstuk 8a van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR).

Vanaf medio 2001 bereikten het secretariaat van het CBRB meer en meer signalen dat er per 1 januari 2002 onvoldoende motoren beschikbaar zouden zijn met de vereiste type goedkeuringscertificaten. Hierdoor zou zowel de nieuwbouw als de hermotorisering ernstig in de problemen kunnen komen.

Daarnaast bleek ook dat er onduidelijkheid bestond over de vraag hoe de situatie is met motoren die vóór 1 januari 2002 in een casco zijn ingebouwd, doch

waarvan het eerste certificaat van onderzoek wordt afgegeven na 1 januari 2002. Het CBRB heeft altijd begrepen dat de inbouwdatum van de motor bepalend was. Gelet op een andere opvatting van de bevoegde autoriteit hierover, ging ook hier een groot probleem te gaan ontstaan, omdat onderhavige motoren al lang besteld en vaak al geleverd zijn (zonder certificaat). Om deze dreigende problemen te voorkomen heeft het CBRB overleg gevoerd met de Vereniging van Importeurs van Verbrandingsmotoren (VIV), met vele individuele motorenleveranciers en met diverse revisiebedrijven. Ook heeft er nog overleg plaats gevonden met een vertegenwoordiger van diverse Nederlandse scheepswerven.

Uit dit overleg bleek zonder meer dat er per 1 januari 2002 te weinig type-goedgekeurde motoren op de markt beschikbaar zouden zijn en dat de binnenvaart hierdoor ernstig in de problemen zou komen.

Daarnaast is overigens ook vastgesteld dat alle motorenfabrikanten er van overtuigd zijn dat hun motoren zonder meer voldoen aan de fase 1 emissie-eisen. Er is dus in feite alleen sprake van een achterstand in de papierwinkel bij de motorenfabrikanten.

Aan de hand van deze signalen heeft het CBRB aan de CCR verzocht om te voorzien in een overgangsmaatregel die enerzijds recht doet aan de belangen van de binnenvaart, namelijk het invoeren van emissie-eisen, maar die anderzijds voorkomt dat hierdoor -alleen om administratieve redenen- problemen ontstaan. Soortgelijke verzoeken zijn gedaan door de VIV en door een vertegenwoordiger van de scheepswerven.

In dit kader lijkt het er op dat de invoering van hoofdstuk 8a ROSR weliswaar zal worden ingevoerd per 1 januari 2002 zodat de emissienormen wettelijke toepassing krijgen, maar dat er voor de certificaatverplichtingen een generaal uitstel zal kunnen komen van één jaar, dus tot 1 januari 2003. Dit uitstel zou dan kunnen gaan gelden voor motoren die zijn ingebouwd vóór 1 januari 2003 in een schip waarvoor ook een (eerste) Certificaat van Onderzoek is afgegeven vóór 1 januari 2003. Nadrukkelijk wijzen wij u erop dat dit slechts een advies betreft.

Het CBRB hoopt tijdens de Themabijeenkomst "Emissienormen voor Scheepsmotoren" op 31 oktober nadere en vooral hardere informatie beschikbaar te krijgen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc., of de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Onderzoek inertiseren van binnenvaartschepen

Het Ministerie van VROM, Directoraat-Generaal Milieubeheer heeft TNO Milieu, Energie en Procesinnovatie opdracht gegeven om een studie uit te voeren over het inertiseren van binnenschepen. Onderzocht moet worden of inertiseren een effectieve, op korte termijn uitvoerbare en betaalbare maatregel is om het vervoer van Vluchtige Organische Stoffen (VOS) over de Rijn veiliger te laten plaatsvinden. Deze studie zal worden uitgevoerd aan de hand van de uitwerking van een aantal vragen welke hieronder zijn weergegeven:

- * Is inertiseren van binnenvaartschepen een maatregel die na lossing van vluchtige organische stoffen het (ledig) varen naar een andere bestemming veiliger maakt? Zo ja, wat is het effect van het inertiseren van een binnenvaartschip op de veiligheid?
- * Wat zijn, naast eventuele voordelen, eventuele (milieu-, veiligheid en andere) nadelen van het inertiseren van binnenvaartschepen?
- * In de praktijk wordt reeds in Nederland geïnertiseerd gevaren. Welke ervaringen zijn met deze praktijk opgedaan? Is internationaal (met name in de ons omringende landen) eveneens ervaring met het inertiseren van binnenvaartschepen?
- * Welke voorzieningen/installaties zijn nodig om op grote schaal binnenvaartschepen bij lospunten (Nederland/Duitsland) te laten inertiseren?
- * Is de toelevering van grote hoeveelheden inert gas om het inertiseren te realiseren, zonder meer mogelijk? Zo nee welke problemen kunnen optreden?
- * Indien het inertiseren van binnenvaartschepen de veiligheid daadwerkelijk vergroot, op welke termijn zou de maatregel kunnen worden ingevoerd?
- * Wat zijn de kosten voor het inertiseren van een binnenvaartschip, wat zijn globaal de totale kosten voor de sector? Welke gevolgen zouden de kosten van het inertiseren kunnen hebben voor de markt- en consumentenprijs van de betrokken producten.

Het onderzoek zal worden begeleid door een begeleidingscommissie waarin de heer Ing. K.J.J.M van Dijk als deskundige namens de binnenvaart deelneemt. De resultaten van het onderzoek zullen naar verwachting op korte termijn beschikbaar zijn. Uiteraard zullen wij u hier nader over informeren.

Het CBRB heeft eerder al uitgesproken in principe geen tegenstander te zijn van het met verstand toepassen van inertisering in de binnentankvaart. Naast een goede economische afweging zal er gekeken moeten worden naar het onderscheid in latente veiligheid tussen enkel- en dubbelwandige schepen. Uitgangspunt van de binnenvaart is verder, dat het op grotere schaal dan nu al gebruikelijk inertiseren alleen reëel is als dit op een internationaal af gestemde (gesloten) keten tussen het vervoer en de verlader gaat plaatsvinden. Hierbij zal de levering van inertgas alsmede de ontvangst en verwerking van de ladingrestdampen met inertgas, op (milieu)verantwoorde wijze moeten geschieden.

Nadere uitwerking van een hoofdstuk gassen en dampen in het scheepsafvalstoffenverdrag lijkt hiervoor noodzakelijk. Technisch gezien echter is de binnentankvaart reeds in staat om onder inert gas te varen.

Voor nadere informatie kunt U contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Onderzoek naar de vluchtwegen en de bereikbaarheid voor hulpverleners op de Nederlandse overslaglocaties voor gevaarlijke stoffen en op kegelligplaatsen

Alweer bijna twee jaar geleden heeft het CBRB mede naar aanleiding van het zeer ernstig ongeval met het mts Avantie de Nederlandse overheid aangesproken op de op sommige plaatsen ontstane ernstige situatie met betrekking tot de vluchtwegen.

Er is toen al vastgesteld dat het ADNR, en in relatie daarmee de controlelijst welke voor overslag van ADNR goederen moet worden ingevuld, niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd.

Het CBRB is van mening dat een buiten boord gelegde bijboot niet langer kan worden gezien als een adequate vluchtweg. Bij een plasbrand zal deze niet naar behoren kunnen functioneren. Bij het zoeken naar alternatieve oplossingen voor de bijboot zal overigens wel onderscheid gemaakt moeten worden tussen overslagplaatsen welke parallel aan een wal of kade plaatsvinden en welke op de zogenaamde zee- of Tsteigers plaats vinden.

Inmiddels is er na aandringen vanuit de branches door de Rijksverkeersinspectie een onderzoek ingesteld naar de stand van zaken met betrekking tot toe- en afgangen van drogelading- en tankschepen op alle overslagplaatsen van gevaarlijke stoffen (containers, droge bulk en vloeistoffen) in Nederland en op de kegelligplaatsen. Daarnaast is onderzocht hoe de bereikbaarheid van het schip is met een auto (ambulance, huisarts, brandweer of politie) op overslagplaatsen en op kegelligplaatsen.

De resultaten van dit onderzoek welke bij het schrijven van dit artikel nog niet publiek zijn gemaakt zullen op korte termijn door de minister van Verkeer en Waterstaat worden aangeboden aan de Tweede Kamer. Naar verwachting zal de minister hierbij aangeven welke verbeteringen zij wil doorvoeren. Inmiddels is wel duidelijk geworden dat de situatie ernstiger is dan tot nu toe werd aangenomen. Er zal op korte termijn overleg plaats vinden tussen overheid en de betrokken branches.

Ook bij de Projectgroep binnenvaart, waarin vertegenwoordigers van vervoerders en verladers uit de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen zitting hebben, heeft dit onderwerp een hoge prioriteit.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Ligplaatsen en auto-afzetmogelijkheden op Bovenrijn

Eind juni 2001 hebben vertegenwoordigers van de Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt (IAR) een gesprek gehad met vertegenwoordigers van de EDF en de Service de la Navigation, de beheerders van de Bovenrijn, over de volgende onderwerpen:

- Beperkte mogelijkheden voor het aan en van boord zetten van auto's en personen
- Slechte afmeermogelijkheden

Wat het eerste betreft zijn door de binnenvaart de volgende sluizen voorgesteld: Rhinau, Vogelgrün, Kembs en Ottmarsheim. De EDF, die het beheer heeft over de sluizen, zal in eerste instantie één van deze sluizen aanpassen voor het aan en van boord zetten van personen en auto's en dan een proef houden. Welke van de genoemde sluizen hiertoe aangepast zal worden hangt af van mogelijkheden binnen de EDF. Bij gebleken succes zullen wellicht meer sluizen aangepast worden.

Wat het tweede onderwerp betreft is de internationale binnenvaart van mening dat in alle (voorhavens van) sluizen goede en voldoende ligplaatsen moeten zijn, bij voorkeur twee aan beide zijden van de sluis en aan beide zijden van de vaarweg, dus acht ligplaatsen per sluis. De EDF is in beginsel bereid om bestaande slechte afmeerplaatsen te verbeteren en daar een budget voor te reserveren, maar het creëren van volledig nieuwe voorzieningen is voor de EDF op dit moment nog een brug te ver.

In overleg met de EDF zal gezocht worden naar mogelijkheden om het beschikbare geld zo goed mogelijk te besteden aan verbeteringen van de ligplaatsen. Daarnaast zal de Service de la Navigation, die de beheerder is van de vaarweg zelf, de mogelijkheden onderzoeken om twee particuliere kaden die niet in gebruik zijn te mogen gebruiken als overnachtingsplaatsen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Mevr. Ing. M. van Helvoirt M.Sc.

Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot

De parlementaire behandeling van het voorstel tot invoering van de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot is nagenoeg afgerond. De nieuwe wet betekent geen veranderingen in de bestaande regelingen met betrekking tot de capaciteit van de binnenvaartvloot. De wetgeving is alleen nodig om de Raadsverordening (EU Brussel) van 29 maart 1999, waar nodig, in de Nederlandse rechtsorde nader uit te werken.

Geregeld worden zaken die onder andere betrekking hebben op het treffen van sancties bij overtredingen of niet nakoming van de voorschriften. Verder zijn bepalingen opgenomen betreffende het beheer van het fonds door de Nederlandse overheid. Relevante zaken worden besproken met de deelnemers in het Overlegorgaan goederenvervoer, resp. het Deelorgaan binnenvaart. De Wet sloopregeling binnenvaart wordt ingetrokken.

In het Deelorgaan is destijds naar aanleiding van het wetsvoorstel opnieuw uitvoerig gediscussieerd over het capaciteitsbeleid. De mening van de kleine minderheid die pleitte voor de mogelijkheid capaciteitsmaatregelen te nemen vóór het bereiken van het "nulpunt"

heeft nog wel doorgeklonken tijdens de behandeling in de Kamer maar zal niet leiden tot andere standpunten van de Nederlandse overheid.

Zoals bekend moet de oud-voor-nieuw-verhouding per 28 april 2003 tot "nul" zijn teruggebracht waarna de regeling als "waakmechanisme" blijft bestaan.

De Wet treeedt in werking na publicatie in het Staatsblad en zal deels terug werken tot en met 29 april 1999, de datum waarop de Raadsverordening in werking is getreden.

Ontgassen benzine-tankschepen

In het artikel "nieuw probleem in het kader van ontgassen van (benzine)tankschepen" in de vorige CBRB nieuwsbrief (nummer 09) zou gelezen kunnen worden dat op basis van de Duitse (milieu)wetgeving een ontgassingverbod voor meer producten dan alleen benzine zou gelden.

Dit is niet het geval. De 20e Duitse milieu-verordening spreekt voor de onderzoekgebieden over een grotere range van stoffen dan alleen benzine. Echter het specifiek in de 20e verordening opgenomen verbod tot ontgassen in de aangewezen gebieden is beperkt tot alleen "ottokraftstoff".

Inmiddels beschikt het CBRB over nadere informatie met betrekking tot de in Duitsland aangewezen gebieden waar het ontgassen van benzinedampen dus altijd verboden is, ongeacht de toepassing van de compatibiliteitslijst.

Zodra er een sluitend totaal overzicht beschikbaar is, zullen wij u hierover informeren.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M van Dijk.

Veranderingsvoorstellen drogelading ADNR

Het toetreden van vertegenwoordigers van de "droge lading" in de werkgroep ADNR van het CBRB heeft zijn nut inmiddels bewezen.

Door de werkgroep zijn voorstellen in behandeling genomen om overeenkomstig het systeem voor de tankschepen meerdere drogeladingscheepstypen te onderscheiden. Het huidige ADNR kent één type ADNR droge lading schip.

In de praktijk is naast het type als bedoeld in Rn.

10.401 (1) echter door invoeging van Rn. 10.401 (3) een tweede drogeladingscheepstype ontstaan.

Dit is het dubbelwandige schip, dat tevens voldoet aan de elders in het ADNR (deel III en IV) gedefinieerde aanvullende constructie-voorschriften.

Hiermee is in het verleden in het ADNR tot uitdrukking gebracht dat dit type schip een hoger dan wel ander veiligheidsniveau kent dan het conventionele droge lading ADNR schip.

Ook is er een voorstel in behandeling welke het voor eens en voor altijd duidelijk moet gaan maken of containerschepen in relatie met de verplichte giftigheidsmeter voor elke vervoerde stof een afzonderlijk testbuisje moeten meevoeren dan wel dat kan worden volstaan met enkele polytestbuisjes.

Internationaal model ladingboek tankvaart vastgesteld

Op voordracht van de Nederlandse delegatie heeft de Internationale Arbeidsgemeenschap voor de Rijn-scheepvaart (IAR) in het comité ADNR een model ladingboek voor de tankvaart vastgesteld. Dit ladingboek dat tevens is ingericht om te kunnen worden toegepast op het moment dat het scheepsafvalstoffenverdrag in werking treedt is nodig ter uitvoering van de gemaakte afspraken met de verladers inzake de benzine-ontgassingproblematiek.

In het ladingboek kunnen alle relevante zaken betreffende het laden, lossen en schoonmaken worden geregistreerd.

Het model is inmiddels voorgelegd aan de CCR (werkgroep ontgassen). Daarnaast zal er binnenkort een voorstel worden ingediend bij de CCR om dit model ladingboek te formaliseren. Het CBRB zou graag zien dat het ladingboek als model opgenomen wordt in het Rijnvaart politiereglement. Op dit moment wordt nog onderzocht hoe de uitgifte van het ladingboek het best kan geschieden.

Voor nadere informatie kan contact worden opgenomen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Nieuwe CTGG werkgroep houdt zich bezig met terug dringen (olie) spils

Een nieuwe werkgroep onder de vlag van de CTGG projectgroep binnenvaart zal zich de komende tijd gaan bezig houden met de vraag hoe het aantal spils op het oppervlakte water kan worden teruggedrongen. In deze werkgroep hebben zitting genomen vertegenwoordigers van de VNCI (verladende chemische industrie), de VNPI (verladende petrochemische industrie) en de VOTOB (onafhankelijke tank opslagbedrijven) en het CBRB. Namens het CBRB zullen de heren R. Overveld en F. Pruynt namens de groep tankvaart en de heer B. Visser namens de varende ondernemers (OPTO) deelnemen.

De belangrijkste items voor deze werkgroep zijn:

- * het inventariseren van een overzicht van de meest voorkomende oorzaken van spils;
- * het zoeken naar preventieve oplossingen voor de meest voorkomende oorzaken van spils;
- * het opstellen van criteria in welke gevallen wel en in welke gevallen niet een zg. spilrand kan worden gebruikt met een ontheffing van de bevoegde autoriteit.

Deze werkgroep welke in het najaar voor het eerst bij elkaar komt moet ten behoeve van overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat werken aan een eensluidend standpunt met betrekking tot de zg. spilrand.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Oud-voor-nieuw-overleg in Brussel

Op 26 oktober j.l. is er weer een experten bijeenkomst geweest in Brussel. Dit is een bijeenkomst waarbij vertegenwoordigers van de internationale binnenvaartorganisaties met de ambtenaren in Brussel met elkaar spreken over verschillende capaciteitsaspecten. Tot aan het moment (op 28 april 2003) dat de oud-voor-nieuw-verhouding "nul" moet zijn, is de afbouw van de oud-voor-nieuw een vast agendapunt. Op dit soort bijeenkomsten worden hierover geen besluiten genomen; dit is een bevoegdheid die alleen de Europese Commissie toekomt. Maar wel kan een indruk worden verkregen over de wijze waarop de UINF en ESO over de voortgang van de afbouw denken. Zoals bekend heeft de UINF - en dus het CBRB - steeds gepleit voor een regelmatige afbouw. Zou op 26 oktober blijken dat UINF en ESO op de zelfde lijn zitten, dan zou dat een aanwijzing kunnen zijn ten aanzien van de volgende stap die de Europese Commissie in het kader van de afbouw zet.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer G.Poppelaars.

Nederlands standpunt in Transportraad - hogere prioriteit investerings binnenvaart -

Op 14 en 15 september 2001 zijn de betrokken ministers van de EU lidstaten bijeen geweest in de Transport- en Milieuraad.

Tijdens een informele discussie bleek dat een aantal aspecten en doelstellingen rond de "modal-split" genuanceerd moet worden bekeken. Een deel van de deelnemers ziet "modal-split" als een element in een breder pakket waarin technologische ontwikkelingen, sectorale milieudoelstellingen, prijsbeleid en normstelling ook een plaats hebben. Er is ook een groep die aandacht vraagt voor regionale verschillen.

Van Nederlandse zijde zijn de in het Witboek gepresenteerde percentages ter discussie gesteld. Voorts werd gewezen op het grote belang van prijsbeleid, o.a. via de kilometerheffing. Voor het stimuleren van nadere modaliteiten moet ook gekeken naar beschikbare budgetten, waarbij hogere prioriteit gegeven dient te worden aan investeringen in de binnenvaart.

Een aantal landen (waaronder Nederland, Duitsland, Oostenrijk) blijkt de stelling te onderschrijven dat eerlijke prijzen voor het vervoer zullen bijdragen aan een verschuiving van het wegvervoer naar andere modaliteiten.

Normontwerp grote, stapelbare wissellaadbakken

Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft het Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) opdracht gegeven voor de ontwikkeling van een Europese norm voor 'grote continentale vervoerseenheden, geschikt voor multimodaal goederenvervoer'.

Het betreft hier de ontwikkeling van een norm voor grote (men denkt aan ruim 13 meter), stapelbare wissellaadbakken. Het normontwerp wijkt hiermee af van eerder ontplooide vergelijkbare initiatieven, die echter betrekking hadden op kleine en niet-stapelbare wissellaadbakken.

Bij de ontwikkeling van een dergelijke grote, stapelbare wissellaadbak zijn met name de volgende punten van belang:

- Breedte: In hoeverre is het een bezwaar als de wissellaadbak breder is dan een ISO-container?
- Stapelbaarheid: Hoe hoog stapelbaar moet de wissellaadbak zijn?
- Lengte: Hoe wordt op het moment omgegaan met containers van verschillende lengte (20'-40'-45')?
- Bodemconstructie
- Hoogte: Wat is de optimale hoogte van de wissellaadbak, mede gelet op de stapelbaarheid en de onderdoorvaarthoogte van bruggen?

De binnenvaart wordt gevraagd antwoord te geven op bovenstaande vragen en aan te geven hoe zwaar bovengenoemde punten wegen.

Voor vragen of opmerkingen kunt u contact opnemen met Mevr. Ing. M. van Helvoirt M.Sc.

Overzicht nieuwe leden

Graag heten wij welkom bij onze vereniging:

Groep Varende Ondernemers, subgroep containervaart

H.J. van Twillert V.o.f.

Groep containeroperators

R.O.C. Waalwijk

Agenda

5 november	Openbare Vergadering CBRB
13 november	Ledenvergadering Groep Sleep- en Bijzondere Transporten
15 november	Sociale Commissie
22 november	Werkgroep ADNR
21 november	Overleg Rijnvaart-commissarissen
29 november	Overleg Personeelszaken
4 december	Ledenvergadering Groep Personenvervoer
12 december	Ledenvergadering Groep Containeroperators