

magazine

Binnenvaart

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 12 - NUMMER 10 - OKTOBER 2010

Uitstel voor EUBO-plan

*LogoS ziet vooral herstel
voor middelgrote schip*

*Over generatoren en
zware stroomkabels*



**efm is concurrerend
en betrouwbaar.**

Mijn ouders waren al klant bij **efm**.
De premie is in de tankvaart een pittige
kostenpost, dus voor ons erg belangrijk.
efm is zeer scherp met zijn premie.
Daarnaast is het een heel prettige en
betrouwbare organisatie waar wij ons
al jaren thuis voelen!

Tonny van Strien,
'Carpe Noctem'

efm onderlinge schepenverzekering u.a.
• tel. 0522 24 36 00 • www.efm.nl • info@efm.nl

BLOMMAERT
SCHEEPSLUIKEN

**Scheepsluiken • Luikenwagens • Radarmasten
Stuurhuttrappen • Schuifdaken voor loods**

Frische Kap Luiken • Schuifluiken • Delta Schuifluiken • Stapelluiken
Telescoopmasten • Klapmasten • Dakradarmasten • Aluminium maatwerk

Blommaert Nederland
Biesboschhaven • Zuid 10 E • 4251 NM - Werkendam • Nederland

Blommaert Scheepsluiken
Stokerijstraat 35 • 2110 Wijnegem, België
Telefoon + 32 (0)3 353 26 89 • Fax + 32 (0)3 353 35 90
Email info@blommaertalu.be • Website www.blommaertalu.be

© CIA media.net - Jacques Pernet

BINNENVAART UNIT NEDERLAND

**LOCATIES: ROTTERDAM - TERNEUZEN
MAASBRACHT**

Wilhelminaplein 7
3072 DE Rotterdam
Tel: 010-4962640
binnenvaartunit.nederland@nl.abnamro.com
www.abnamro.nl/binnenvaart

Meer mogelijk maken  **ABN-AMRO**



Heinen & Hopman Rotterdam, het adres voor een zorgeloos binnenklimaat. Wat bij Heinen & Hopman op de tekening begint, eindigt gegarandeerd met maximaal comfort aan boord van uw schip. Van ventilatie tot air conditioning. Naast standaardoplossingen kunnen wij u ook maatwerk bieden voor schepen en jachten van 10 - 100+ meter.



HEINEN & HOPMAN ROTTERDAM

AIR CONDITIONING HEATING VENTILATION REFRIGERATION

Onze telefoongegevens zijn gewijzigd:
T.: 078 - 890 80 50, F.: 078 - 890 80 59, I. www.heinenhopman.com

Redactie

Kantoor Binnenvaart
Vasteland 12c
3011 BL Rotterdam
Tel.: 010-2060600.
Fax: 010-4147584
E-mail redactie:
redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org
Margit van den Berg (ONS)
Henk van der Velde (CBOB)
Erik van Toor (KB)

Eindredactie

Sander Klos

Basisontwerp

A. Birnie BNO, Twello

Vormgeving

De Opmaakredactie, Doetinchem

Uitgever

Sander Klos
MediaMaritiem,
Eikenweg 7
8121 EP Olst-Wijhe
www.mediamaritiem.nl
www.magazinebinnenvaart.nl

Abonnementen klantenservice

Tel.: +31 (0)172 47 60 85
(van 9.00 uur tot 17.00 uur)
Fax: +31 (0)172 65 33 07
E-mail: info@mediamaritiem.nl

Abonnementsprijs 2010:

€ 85 excl. BTW

Een abonnement kan ieder gewenst moment ingaan. Beëindiging van het abonnement kan uitsluitend schriftelijk geschieden, uiterlijk drie maanden voor het einde van de abonnementsperiode. Nadien vindt automatisch verlenging plaats.

Leden, contractanten en aangeslotenen van Kantoor Binnenvaart ontvangen het tijdschrift uit hoofde van hun lidmaatschap.

Versijning 11 keer per jaar

Advertenties

MediaMaritiem
Eikenweg 7
8121 EP Olst-Wijhe
Tel.: 0570-563850
Mobiel: 06-53185687
E-mail: info@mediamaritiem.nl

of

Bert Veninga

Mobiel: 06-51586888

E-mail: bert@veninga.net

Drukkerij

Thieme Almere

Artikelen mogen alleen overgenomen, gekopieerd enz. worden na uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

Op de advertentiecontracten of overeenkomsten tot plaatsing van losse advertenties zijn van toepassing de Regelen voor het Advertentiewezen van de Stichting ROTA zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam onder nummer 41198699. De Regelen voor het Advertentiewezen zijn beschikbaar op www.stichtingrota.nl

Nederlands
uitgeversverbond
Groep uitgevers voor
vak en wetenschap

ISSN 1566-066



ESO wil marktanalyse, Trail kan dat doen 6

NPRC-directeur was consultant, maar 'spreekt de taal' 12



rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,
ONS, CBOB en RKSb Sint-Nicolaas,
VBR en Bond van Eigenschippers

21 en 22

De voorspelbare economie	4
Effe Dubbel	5
De eerste cijfers van LogoS	8
Zuigervreters en ander ongerief	9
Stap vooruit in kwestie dode hoek	11
Schade varen is wat anders dan schade verhalen	15
Ingezonden brieven	16
Oppassen met bureautjes voor schuldhulp	17
Personalía en Productinfo	18
Belgisch 'zelfstandig helper' is geen goedkope werknemer	19
Van vroeger tijden	20
Adverteerdersindex	23

Foto voorpagina: De Ideaal laadt in de Rotterdamse Laurens haven bentoniet voor Kelheim. De lucht is dreigend, maar het blijft gelukkig droog, want anders zou het schip veranderen in een glijbaan. (Foto Monique Kruizinga)

De voorspelbare economie

door Erik van Toor

Zo lang we iets niet weten, kunnen we er in de wetenschap geen rekening mee houden. Vroeger wisten astronomen niet van zwarte gaten. Dus in de menselijke beleving bestonden deze energielurpers niet. En er zullen nog veel meer elementen zijn waar wij als mensen geen weet van hebben, maar die wel degelijk bestaan.

Ook de economie is een wetenschap en er zijn deskundigen, die menen dat ze het verloop van de economie kunnen voorspellen. De kredietcrisis heeft echter aangetoond dat er altijd onbekende factoren zijn, die roet in het eten van zo'n voorspeller kunnen gooien.

Moeten we dan maar helemaal geen verwachtingen meer geven? Economische modellen bieden blijkbaar alleen maar schijnzekerheid.

Volgens hoogleraar economie Jules Theeuwes bepalen innovaties een groot deel van de economie. En die zijn moeilijk te plannen. Sommige innovaties zijn te voorzien, zoals de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen, maar andere komen plotseling opzetten. Denk maar aan het internet. Wie had gedacht dat er zoveel impact zou uitgaan van een paar bits en bytes?

■ Boerenverstand

Economische modellen zijn nuttig, maar we moeten ze hanteren in de wijsheid dat we de wijsheid niet in pacht hebben. We kunnen trends voorzien, maar ons boerenverstand moet ons helpen bij langdurige investeringsbeslissingen. Het zal nog veel vaker gebeuren dat de wetenschap te

maken krijgt met afwijkingen van het voorspelde patroon.

Macro-economische modellen beheersen de markt. Groeiprognozes worden voor zoete koek aangenomen. Maar ze bieden schijnzekerheden, dat is wel duidelijk.

In plaats van ons puur te baseren op wiskundige modellen, moeten sociale, culturele en politieke variabelen meetellen.

Nu is het niet relevant, maar wanneer weer aan nieuwbouw wordt gedacht, zouden alle betrokken partijen veel meer dan tot nu toe diverse scenario's moeten doorrekenen. Banken en ondernemers moeten bereid zijn de factor 'toeval' mee te nemen in hun investeringsbeslissingen. Want dat leidt, paradoxaal genoeg, tot meer zekerheid.

Antwerpen wil naast MAS een echt maritiem en havenmuseum

door Sander Klos

Het Droogdokkeiland in Antwerpen moet op termijn onderdak gaan bieden aan een maritiem en havenmuseum. Dat meldde schepen Heylen namens de verhinderde havenschepen Marc Van Peel bij de opening van de 25ste Open Scheepvaartdagen.

Binnenvaartliefhebbers hebben hun vraagtekens bij het Museum aan de Stroom, dat 17 mei volgend jaar zijn deuren opent. Voorzitter Van Cleempoel van het Rijn- en Binnenvaartmuseum vindt het MAS geen goed onderkomen voor monumentale schepen. Volgens Heylen zal het MAS zich concentreren op 'erfgoed, haven en rivier' en zullen de dokken er omheen ruimte bieden aan binnenvaart en varend erfgoed.

Tegelijkertijd loopt een project, dat het mogelijk gaat maken alle maritieme kennis in het Antwerpse vanuit een centraal punt te raadplegen. 'De Hogere Zeevaartschool heeft materi-

aal, evenals de gewone bibliotheek en de universiteit.'

Rond het Hessenhuis zijn plannen voor een depot van varend erfgoed en de restauratie en conservering van twee droogdokken. 'We willen die dokken operationeel houden voor reparaties aan oude schepen. Op die manier kunnen we dit oude havengebied nieuw invullen', zei Heylen. Van Cleempoel ziet wel iets in de plannen. 'Dan kunnen we schepen bijvoorbeeld ophangen in die droogdokken.' Maar hoewel de schepen een voortvarende indruk maakte, heeft de toestandkoming van het MAS geleerd, dat dit soort ontwikkelingen onverwacht lang kan duren.

■ Meer binnenvaart

Heylen belichtte ook het masterplan voor de binnenvaart, dat nog enkele jaren loopt. 'Een derde van onze containers gaat nu per binnenvaart en dat

is de afgelopen tien jaar de sterkste groeier. In de toekomst willen we veertig procent van de containers per binnenschip vervoeren.' Hij wees daarbij op ontwikkelingen als de AIS-verplichting vanaf 1 maart 2011, het Bicos-project (Joint barge planning system), het Barge Traffic System voor liggen, wachten en rusten en de vaste dienst Premium Barge Service. Overigens streeft Antwerpen ook naar nieuwe spoorverbindingen met Parijs, Wenen, Ludwigshafen, Verona en Sopron en worden de spoortrajecten naar Lyon, Navarra en Duisburg opgewaarderd.

De stands op de Open Scheepvaartdagen waren dit keer volledig uitverkocht en dat lijkt te duiden op enig herstel. Het Havenbedrijf ziet ook groei, maar denkt niet dat de crisis al voorbij is. Het Belgische planbureau verwacht de rest van dit jaar en in 2011 een sterkere groei.

Langer leven is niet voor iedereen fijn

door Sander Klos

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Rijn- en Binnenvaart behoort niet tot de fondsen die op korte termijn moeten korten op de pensioenen, maar het kan 'op basis van de financiële positie helaas niet zeggen dat in de toekomst ook nooit gekort hoeft te worden'. Het fonds telt circa 4000 aangesloten werknemers en nog eens enkele duizenden 'slapers', mensen die de sector hebben verlaten, maar nog wel rechten hebben.

De dekkingsgraad van het fonds stond eind augustus op 92 procent en dat was minder dan de 96 waarnaar het herstelplan streefde. Eind augustus 2009 stond de dekkingsgraad nog op 101 en was die maand twee punten gestegen. 'Als het zo doorgaat, dan zitten we binnen een jaar op de vereiste 105 procent, maar er zijn nog veel onzekerheden', zei fondsvoorzitter Michiel Koning van het CBRB toen. De Nederlandsche Bank eist een minimale dekkingsgraad van 105.

■ Leeftijd stijgt, rente daalt

De onzekerheden die Koning noemde, zijn bewaarheid, zo blijkt uit de toelichting op de website. 'De lage rentestand en de hogere levensverwachting zorgen voor een sterke toename van de voorziening pensioenverplichtingen (de waarde van de pensioenen die nu en in de toekomst moeten worden uitgeteerd) en dus voor een afname van de dekkingsgraad (het vermogen van het fonds gedeeld door de voorziening pensioenverplichtingen).'

Het bestuur zegt zich terdege bewust te zijn van deze positie en 'houdt de ontwikkeling van de dekkingsgraad dan ook nauwlettend in de gaten'. Het vergadert de komende tijd vaker en laat extra onderzoek doen naar de verhouding tussen bezittingen en toekomstige verplichtingen. Eind dit jaar moet duidelijk zijn of extra herstelmaatregelen nodig zijn.

De speelruimte is overigens beperkt. 'Je kunt uitkeringen korten of premies verhogen. De beleggingen hebben een lange termijn en stuur je niet zomaar bij. Bovendien betekent een hoger rendement op je beleggingen tevens een hoger risico', verduidelijkt Koning. Op het ogenblik betalen werkgevers en werknemers samen circa 26 procent

van de pensioengrondslag (bruto loon minus franchise). De werkgevers betalen grofweg tweederde daarvan.

■ Nog ouder?

Dreiging gaat ook nog uit van de lange levensduur van de gemiddelde Nederlander. 'Na cijfers van het CBS eind vorig jaar moesten wij van DNB onze pensioenvoorziening met drie procent verhogen. Dat betekent ongeveer eenzelfde daling van de dekkingsgraad.'

Eind augustus heeft het Actuarieel Genootschap nieuwe cijfers gepubliceerd. De meeste pensioenfondsen werken met die cijfers. Voor de korte termijn voorspellen ze een hogere overlevingskans, maar voor de langere termijn komen de cijfers van CBS en AG overeen. 'Het is niet ondenkbaar dat we onze voorziening daarom nogmaals moeten verhogen', stelt Koning.

■ Rente weer vast

Op de vraag om hoeveel geld het nu eigenlijk gaat, geeft Koning geen rechtstreeks antwoord. 'Dat is erg afhankelijk van de ontwikkelingen in de rente en de beleggingen en de verwachte levensduur.' Vooral de snel wisselende rente zit de pensioenbestuurders dwars. Tot in 2007 de nieuwe Pensioenwet van kracht werd, rekenden zij met een vaste vier procent. 'Tussen eind augustus en eind november 2008 daalde onze dekkingsgraad vooral door de rentedaling van 118 naar 88', zegt Koning om duidelijk te maken dat het afgelopen was met de rust. Werkgevers en werknemers pleiten daarom nu voor een vaste of gemiddelde rente waarmee zij in hun pensioenfondsen mogen rekenen. Dat zou hun dekkingsgraad fors ten goede

komen, maar staat op gespannen voet met de werkelijke marktrente, die internationaal varieert van bijna nul (VS) tot ruim één procent. De Nederlandsche Bank verwacht blijkbaar geen snelle stijging van die rente. 'De politiek heeft nog niet gereageerd en dat begrijp ik wel. Ze hebben op het ogenblik andere dingen aan hun hoofd en zolang er geen kabinet is, gaat niemand hier iets over zeggen', onderkent Koning half september.

■ Alchemie

Sommige commentatoren kritiseren het beleggingsbeleid van de fondsen. 'De sector heeft het exacte karakter van het actuaariaat vermengd met de alchemie van het beleggen (...). Het pleidooi om de rekenrente te verhogen is vergelijkbaar met een minister van Financiën die een dreigend begrotingstekort wegwerkt met een ongeloofwaardig hoge voorspelling van de economische groei', schreef Maarten Schinkel in NRC Handelsblad.



Zomaar wat klussen op de Eiltank 38, op een dag dat de zomer in de Amsterdamse haven langzaam plaatsmaakt voor de herfst. (Foto Sander Klos)

Trail-onderzoek kost wat, maar dan heb je ook wat

Analyse binnenvaartbeleid goed te doen

door Sander Klos

De ESO wil graag een analyse van wat de afgelopen twintig jaar in de binnenvaartmarkt gebeurde, vertelde ESO-voorzitter Jan Veldman in het vorige magazine. Niet zozeer om terug te kijken, maar om te zien of het beter kan. 'Elke nieuwe wet wordt geëvalueerd, dus waarom de marktverandering door afschaffing van de Evenredige Vrachtverdeling en de Festfrachten niet? Er zijn kengetallen, maar de sector is nooit aan onderzoek toegekomen en kan dat zelf ook niet betalen. Het Bureau Voorlichting Binnenvaart, de CCR en banken brengen wel cijfers en analyseren die, maar dat is allemaal vanuit de huidige structuur.'

Reden genoeg de komende maanden te gaan praten met mensen in de markt. Is zo'n analyse nodig, wat kan die verbeteren? Is het bovendien haalbaar in een steeds liberalere maatschappij?

■ Op crisis voorbereid?

Het kwam goed uit, dat Vincent Marchau net is aangetreden als zakelijk directeur van de onderzoeksschool Trail (Transport, Infrastructure and Logistics) in Delft. Zijn terrein is transportbeleidsanalyse, met de nadruk op innovaties. Kennismaken en eens horen wat hij denkt van de ESO-vraag. Dat is niet aan dovemansoren gericht, want hij begint meteen vragen op te sommen. 'Wat is de rol van het milieu in het goederenvervoer? Wat betekenen de technische verbeteringen aan de schepen en haveninfrastructuur? Hoe kun je de verdeling van lading over rail, weg en water beïnvloeden? Welke organisatievorm is het beste voor de binnenvaart? Hoe speel je in op gedachten van grote havens over hun toekomstige verbindingen met het achterland? Hoe is de sector voorbereid op mogelijke grote veranderingen, zoals een crisis?'

■ Kort en lang onderzoek

Vragen genoeg dus. Terwijl Marchau ruiterlijk toegeeft dat binnen Trail enkele collega's er veel meer van weten. Die spreken we dus ook nog een keer.

Maar is zo'n analyse haalbaar? En, niet onbelangrijk: wat gaat dat kosten? Nou is Trail niet zomaar een schooltje, maar een samenwerkingsverband van de universiteiten Delft, Erasmus, Eindhoven, Nijmegen en Twente. Gemiddeld zo'n tachtig afgestudeerden werken hier aan hun promotieonderzoek, waarmee zij hun doctorstitel kunnen halen, onder leiding van Trail-stafleden. In het huidige Angelsaksische systeem heet dat trouwens PhD (doctor of philosophy) en het is in ons land zo'n beetje de hoogst haalbare wetenschappelijke titel. Maar daar moet je wel wat voor doen. In



Vincent Marchau: onderzoek als dit is vaak een kwestie van als...dan. (Foto Sander Klos)

Trail-verband betekent dat een onderzoek van vier, vijf jaar.

'De liberalisering is te onderzoeken', zegt Marchau stellig. 'Uitgebreid via bijvoorbeeld een promotieonderzoek, maar er zijn ook kortere wegen denkbaar.'

Wat kost de uitgebreide variant?

'Een doctoraatstudent kost circa 112.500 per jaar, inclusief begeleiding door een hoogleraar en andere stafleden en onderzoeksfaciliteiten, dus in vier jaar grofweg 450.000 euro. 'Goedkoper is het, als iemand die in de branche werkt zo'n onderzoek oppakt. Dat noemen wij een "buitenpromovendus". Je betaalt dan alleen zijn salaris en kosten voor onze begeleiding.'

■ De kloof

Hij is niet voor niets zakelijk directeur, dus noemt ook de mogelijkheid bij Trail eerst eens een inventariserende workshop te houden over liberalisering in de binnenvaart, waarvoor alle partijen worden uitgenodigd.

Want hij is er eerlijk over: 'De sector moet begrijpen dat zaken als deze niet zwart-wit zijn. Het is vaak een kwestie van: als...dan. Er zit nog wel eens kloof tussen wat wij onderzoeken en hoe dat praktisch kan worden toegepast. Mede daarom is mijn voorganger Arjen van Binsbergen nu directeur van het Valorisatiecentrum, waarbij we kijken hoe we onze producten in de markt kunnen zetten. Want na een onderzoek blijft altijd de vraag of een ministerie als - in dit geval - Verkeer en Waterstaat dat doorvertaalt. Dat zijn moeilijke processen. En verandering van beleid is nog weer heel wat anders, want ik maak me sterk dat veel binnenvaartregels in EU-verband passen.' Wie een indruk wil krijgen van wat zoal gaande is op het gebied van trans-

portonderzoek en wat de toekomst (misschien) brengen gaat, moet maar eens een kijkje nemen op www.transumofootprint.nl. Dit enorme onderzoeksprogramma voor ons toekomstige vervoer is net afgerond en telde ruim 300 partijen, waaronder vanuit de binnenvaart onder meer Bureau Voorlichting Binnenvaart, CBRB en het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart, waaraan ook Kantoor Binnenvaart deelneemt.

■ Klasje

Als nieuwe directeur heeft Marchau ook plannen binnenshuis. 'We gaan onze opleiding volgend jaar een schoolser karakter geven. Studenten moeten meer oog krijgen voor allerlei soorten vervoer, maar ook voor besluitvormingsprocessen en ingewikkelde verkeersmodellen. Ze komen daarom een half jaar in een soort klasje. Daarnaast

leren ze zaken als algemene onderzoeksvaardigheden, hoe een goed verhaal over je bevindingen te schrijven en hoe je jezelf beter verkoopt. En, ook heel belangrijk: wat betekent jouw onderzoek voor de praktijk? Lastig, maar allemaal wel te leren.'

■ Bijna te veilig

De bollebozen van de verkeer- en vervoerswetenschap houden zich trouwens niet zoveel bezig met de binnenvaart. 'Specialisten in de binnenvaart zijn op één hand te tellen. Er is wel aandacht voor binnenvaart als onderdeel van vervoerketens, maar niet zozeer op zich.'

Aan de ene kant ontbreekt daardoor kennis, aan de andere kant is het voor sommige verkeers- en vervoersproblemen een goed teken. Wat betreft verkeersveiligheid 'doet de binnenvaart het goed, waarschijnlijk vooral doordat

het werk wordt gedaan door beroeps- mensen, die alleen in de zomermaanden te maken hebben met "amateurs". In het wegverkeer is dat het hele jaar zo en vallen mede daardoor erg veel doden en gewonden. Maar het lijkt wel of dat went. Dus begin ik mijn college meestal met: "Elke dag stort een vliegtuig met honderd inzittenden neer. Moet daar iets aan gebeuren?" Ja, daar moet iets aan gebeuren, vinden ze dan. Maar zoveel doden vallen dus dagelijks in het Europese wegverkeer. Onderzoek toont bijvoorbeeld aan, dat aandacht voor een SMS'je de ongevals- kans 23 maal groter maakt. En ABS maakt de auto veiliger, maar daardoor gaan mensen ook harder rijden.' Bekend onderzoeksfeit is ook, dat je een weg wel kunt verbreden om files te bestrijden, maar dat verbreding - heel vervelend - dan ook direct nieuw verkeer aantrekt. Het is immers een 'lekkere rustige' weg geworden.



Opstartproblemen?

Vandaag weer een sterk gevalletje van 'de omgekeerde wereld' gelezen in De Stroming Courant. In dit vakblaadje van de makelaardij kunnen makelaars ongegeneerd hun gebakken lucht aan een verpeste markt tonen. Om het geheel nog leesbaar te krijgen, staat er ook een artikel in met nieuwswaarde. Deze keer was de nieuwe blije rijks- havenmeester René de Vries aan de beurt om zijn kennis met ons te delen. Het ging onder meer over walstroom. Er zijn wat 'opstartproblemen'. De binnenvaart is nog niet erg enthousiast. Niet zo gek natuurlijk. Terwijl Formule 1-wagens door de stad mogen scheuren, moet ik een kabel trekken naar een onmogelijke kast om voor een onmogelijk bedrag stroom te genereren. Want mijn draaiende generator

doet de stad in een poel van verontreining storten.

De heer De Vries verklaart, en ik citeer: 'Het zeulen aan kabels, daar kunnen we niets aan doen. Er worden steeds meer woningen gebouwd bij ligplaatsen, de Maashaven is bijna geen industriële haven meer. Het zou mooi zijn als DIE HAVEN BEHOUDEN KAN WORDEN ALS LIGPLAATS VOOR DE BINNENVAART.'

Wil deze man gelijk zijn mond spoelen? Mag ik hem eraan herinneren dat zijn haven werkelijk niets had voorgesteld als de binnenvaart niet had bestaan? Mag ik hem erop wijzen dat er al binnenschepen in de Maashaven lagen ruim voordat mensen daar gingen wonen?

Deze havenmeester maakt pijnlijk dui-

delijk waar hij de binnenvaart echt plaatst. Dan kan hij in hetzelfde artikel wel benadrukken dat Rotterdam en de binnenvaart elkaar 'keihard nodig hebben', maar ik zou hem willen uitdagen dat ook in zijn beleid te laten zien. Want ik zie daar namelijk in het dagelijkse leven als binnenschipper in Rotterdam geen donder van. Ik kan mijn auto niet kwijt, ik mag niet met mijn generator draaien, maar moet dure stroom afnemen. Ik ga straks meer havengeld betalen omdat ik geen CCR-II motor heb. En zonder AIS kom ik straks al helemaal niet de haven in. Als ik niet beter zou weten, zou ik de hele binnenvaart hebben opgeroepen Rotterdam eens een maandje niet aan te doen. Kijken of die havenmeester dan wat meer inzicht toont.

Een jaar langer fiscale steun



Demissionair minister De Jager van Financiën verlengt twee fiscale steunmaatregelen voor het bedrijfsleven met een jaar. Het gaat om de tijdelijke regeling willekeurige afschrijving en de verruiming van de achterwaartse verliesverrekening voor BV's.

De tijdelijke regeling willekeurige afschrijving werd in 2009 ingevoerd om de crisis te bestrijden en investeringen te bevorderen. De regeling maakt het mogelijk investeringen versneld af te schrijven. In het jaar dat de investeringsverplichting wordt aangegaan de helft en het restant in de jaren daarna. Het is niet noodzakelijk dat u in het jaar van het aangaan van de verplichting minimaal vijftig procent hebt betaald. U mag dus al vijftig procent afschrijven op een bedrijfsmiddel dat nog niet in gebruik is genomen en waarvoor u (nog) niet hebt betaald. Het bedrijfsmiddel moet wel vóór 1 januari 2013 in gebruik zijn genomen. De maatregel geldt alleen voor nieuwe bedrijfsmiddelen. Een gebruikte motor,

radar en dergelijke vallen er niet onder. Andere uitzonderingen zijn gebouwen, grond-, weg- en waterbouwkundige werken, dieren, immateriële activa (waaronder software), bromfietzen, motorrijwielen en personenauto's, met uitzondering van zeer zuinige auto's. Een personenauto is zeer zuinig als de CO₂-uitstoot niet meer is dan 95 gram per kilometer bij diesels, of niet meer dan 110 gram per kilometer bij andere brandstoffen.

■ Verliezen BV

Sinds 2007 konden BV's verliezen slechts één jaar terug verrekenen. Om te voorkomen dat verliezen onverrekenend blijven, is in 2009 besloten de

achterwaartse verliesverrekening over drie jaren weer mogelijk te maken. Door de verlenging van de maatregel wordt het mogelijk verliezen over 2010 te verrekenen met de periode 2007 tot en met 2009. Tegelijkertijd wordt de voorwaartse verliesverrekening verkort van negen naar zes jaar. Wij meldden al eerder dat er weinig behoefte is aan extra afschrijven in crisistijd. Uit de gemiddelde jaarrekeningen blijkt dat veel belastbare inkomens negatief zijn. Willekeurig afschrijven betekent echter ook dat u ervoor kunt kiezen niet af te schrijven, maar de afschrijving door te schuiven naar de komende jaren, waarin hopelijk meer wordt verdiend dan nu. Naar verwachting verbetert de liquiditeit van het bedrijfsleven door beide maatregelen met 1,25 à 2,5 miljard. Een zeer welkom steuntje in de rug.

www.stichtingabri.nl

LogoS ziet herstel in delen markt

LogoS, de coöperatie voor binnenvaartinformatie, geeft sinds november vorig jaar ondernemers meer inzicht in hun markt. Niet alleen op basis van vrachtprijzen, maar ook met de cijfers achter de vrachten, de exploitatie. Die kennis maakt het mogelijk betere vrachtprijzen uit te onderhandelen.

Na het eerste halfjaar van 2010 zijn de eerste trends zichtbaar. Op het eerste gezicht lijkt het crisis voor de hele binnenvaart. Maar her en der is ook herstel te zien. De daling van de vrachttindex vanaf 2008 is in de eerste helft van 2010 tot staan gekomen, al geldt dat niet voor alle segmenten even sterk. Hoewel het omzetverloop in de categorie < 700 en > 1800 ton nog licht daalt, is in de middengroep zowel een index als een omzetstijging waar te nemen. Door afnamen in de directe kosten in de groep <700 en > 1800 ton dalen de brutomarges in deze categorie weliswaar nog steeds, maar tonen toch een licht herstel. De middengroep laat een duidelijke opwaartse lijn zien.

■ Ijktomzet

De ijktomzet, de LogoS-graadmeter voor de winstgevendheid van een onderneming, geeft een verrassend beeld.

Die omzet daalt nog steeds in de categorie < 700 ton. Deze groep gaat het ondanks een langzaam oplopende index en omzet moeilijk krijgen, omdat de omloopsnelheid te laag is geworden. Het huidige vrachtprijsniveau is te laag ten opzichte van het aanbod van de markt. De middengroep tot 1800 ton vertoont een lichte stijging en in samenhang met de stijgende index en omzetverloop komt deze groep langzaam uit het dal. De groep > 1800 ton heeft de opwaartse lijn ten opzichte van 2009 te pakken, maar wie de trendlijn bekijkt, ziet een ijktomzet oplopend vanaf onder de 150 euro. Deze groep komt uit een diep dal en is op de weg terug. Toch is de ijktomzet nog veel te laag voor een rendabele bedrijfsvoering, rekening houdend met de directe kosten en grote investeringen. Een stille, maar onstuitbare stijger is

de gasolieprijs. Een klein lichtpuntje is de afname van de prijsstijging.

■ LogoS-account

LogoS biedt ondernemers de mogelijkheid een reisprognose te maken en op te slaan in een persoonlijk beveiligd account. Door enkele reisdata, de vrachtprijs en het te vervoeren tonnage in te voeren staan alle resultaten zonder rekenen op een rij. Daardoor kan een reis snel en uniform voor aanvaarding van een opdracht worden beoordeeld op resultaat en op marktconform niveau. Door consequent invoeren ontstaat een volledig overzicht van resultaten en directe kosten. Deze kunnen in diverse overzichten worden opgevraagd. Tegelijkertijd kan een aangenomen of geweigerde reis via het account worden aangemeld bij de VAARTIVrachttindicator. Deze verzameling stelt LogoS in staat trends en ontwikkelingen snel te herkennen en via journaals regelmatig aan te bieden. (www.aandereis.nl of mail info@aandereis.nl)

Zuigers in bedrijf

door Rob van Dijk, Selles & Van Dijk Experts

Waarschijnlijk komen motorschades het meest voor in de binnenvaart. Iedere eigenaar heeft wel eens te maken gehad met schade aan de hoofdmotor, hulpmotor of boegschroefmotor. Het gaat dan om diverse types - langzaamlopers, snellopers en stationair draaiende motoren - die elk hun eigen soort gebreken kennen.

Soms is een schade verklaarbaar, maar niet zelden blijft de oorzaak onbekend (of wordt niet bekendgemaakt). Een motorschade wordt niet altijd veroorzaakt door een eigen gebrek of oorzaak van buitenaf. Ook schade door onvakkundige montage komt regelmatig voor.

■ Drijfstang door blok

Een schadegeval waarbij, na enig zoeken, de oorzaak overduidelijk was betrof een onlangs gereviseerde hoofdmotor. Kort na het opstarten knalde een drijfstang door het blok naar buiten. Na uitbouw van de motor en transport naar de machinefabriek onderzochten wij de oorzaak. Op het eerste gezicht leek er weinig te zien. Maar bij nader onderzoek bleken de lagerkapbouten van het drijfstanglager te zijn verdwenen.

Na wat wroeten in het carter vonden wij de bouten. De schroefdraad was onbeschadigd. Dus waren ze niet met geweld losgekomen. De voor de hand liggende conclusie was, dat ze bij de montage niet voldoende waren aangezet. De motor was total loss.

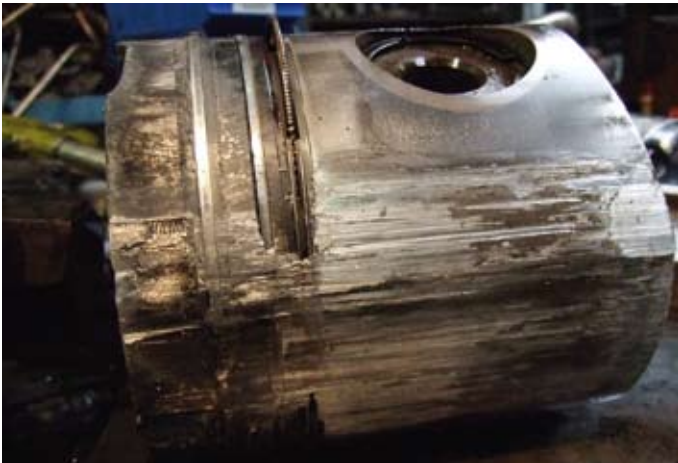
■ Zuigervreter

Gebreken aan zuigers en zuigerveren zijn vaak voorkomende problemen bij motoren. Dat heeft diverse oorzaken. Naast storingen in de verbranding en oververhitting spelen ook smeerproblemen en montagefouten een rol. Neem een zuigervreter. Die kan ontstaan door te zware belasting, een defecte thermostaat waarbij door ongelijkmatige koeling de cilinders kromtrekken, een ongelijkmatig aangetrokken cilinderkop of het gebruik van een

niet geschikte koppakking.

Niet zelden gaan gebroken zuigerveren vooraf aan een vastloper en/of zuigervreter. Zuigerveren breken onder meer door slijtage van de groeven, waardoor ze gaan klapperen, of juist door een te kleine slotspeling. De brokstukken van een zuigerveer leiden vaak tot breuk van de zuigerveerdam van de zuiger. U kunt zich voorstellen hoeveel schade dit veroorzaakt aan zuiger en cilinderwand.

U kunt als eigenaar het nodige doen om schade aan uw motor te voorkomen. Denk aan het regelmatig controleren en vervangen van (lucht)filters en het volgens de fabrieksvoorschriften verversen van de smeerolie. Zo voorkomt u vervuiling van de motor en daaruit voortvloeiende schades. Helaas kunt u niet alles voorkomen. Aan fabrieks- of montagefouten valt, net als aan een eigen gebrek, nu eenmaal weinig te doen. Maar bij normaal onderhoud, zoals voorgeschreven door de fabrikant, hoeft u zich bij schade in elk geval zelf niets te verwijten.



Hier heeft de zuigervreter toegeslagen.



Een beschadigde zuigerkop door een losse klep.

BVB heeft een vernieuwde website met actuele informatie, feiten, cijfers en divers voorlichtingsmateriaal. De ervaring leert dat doelgroepen uiteenlopende informatiebehoeftes hebben. Daarom heeft elke groep een aparte toegang op de website. Zo kan een leerling voor zijn spreekbeurt alle basiskennis over de binnenvaart vin-

Nieuwe site BVB

den, krijgt een verlader inzicht hoe hij zijn goederen per binnenvaart kan vervoeren en kan de aspirant werknemer of ondernemer alle opleidingsmogelijkheden in de binnenvaart vinden. Ook begint het BVB een fotoserie om

de binnenvaart prominenter in beeld te brengen. Elke binnenvaartgeïnteresseerde kan daaraan meedoen en in het kader van een maandelijks vast te stellen thema meedingen naar de Foto van de Maand. Uit alle foto's van de maand wordt aan het eind van het jaar een promotiefolder samengesteld.

ESO en EBU zoeken samen wegen voor steun aan de binnenvaart

De Europese Schippers Organisatie en de Europese Binnenvaart Unie trekken samen op voor crisisondersteuning van de binnenvaart. Na een gesprek met EU-ambtenaren in Brussel is duidelijk geworden, dat oud-voor-nieuw en slopen alleen mogelijk zijn als lidstaat de crisis aanmeldt. Maar de EU-verordening 718.1999 staat in artikel 8 wel steun toe voor samenwerking en uittrede uit het beroep.

‘Ook zonder dat een nationale overheid de crisis heeft aangemeld, mogen ESO en EBU samen in Brussel voorstellen indienen voor gebruik van het Reservefonds. Daarin zit twintig miljoen voor de tankvaart, ruim tien miljoen voor de droge-ladingvaart en nog enkele tonnen voor de sleep- en duwvaart’, meldt voorzitter Jan Veldman na de ESO-vergadering van 25 september.

De ESO maakt nu een gespreksvoorstel over de droge-ladingvaart om samen met de EBU in te dienen. Dat volgt twee sporen. ‘Allereerst willen we samenwerking in de binnenvaart

ondersteunen. Daarbij kun je denken aan vervoerscoöperaties, maar ook aan verbetering van opleidingen en arbeidsomstandigheden. Het tweede spoor is steun voor iedereen, die het beroep wil verlaten, maar dat financieel niet kan.’ Volgens Veldman betekent instemming vanuit Brussel, dat de NMA geen hinderpaal wordt. ‘Het voorstel zal voldoen aan de EU-regels en de NMA zal dus tevreden moeten zijn. De interne regels van een vervoerscoöperatie moeten natuurlijk wel NMA-bestendig zijn.’ Eind oktober beslist de ESO over het voorstel, dat daarna met de EBU wordt afgestemd. ‘De EBU maakt een soortge-

lijk voorstel voor de tankvaart en wil in principe in deze richting meedenken.’

■ Sneller handelen

Om slagvaardiger te kunnen handelen en niet steeds een maand te moeten wachten op de bijeenkomst van de voltallige raad, wekt de ESO het in het huishoudelijk reglement genoemde ‘hoofdbestuur’ tot leven. Dat hoofdbestuur bestaat uit voorzitter Jan Veldman, de vicevoorzitter (een van de ondervoorzitters), secretaris (vacature), penningmeester Leen de Waal (ASV) en de ondervoorzitters van de landen. ‘De ESO-raad stelt de hoofdlijnen vast en bewaakt die, maar mandateert voorbereiding en uitvoering aan het hoofdbestuur. Sneller reageren is zeker in een crisistijd als deze van groot belang’, vindt Veldman.

Rent-a-ship in de ijskast

De ledenraad van de EUBO heeft 27 september besloten het project Rent-a-ship te stoppen, omdat het minimum aantal van 200 deelnemers niet werd gehaald en de vereiste voorfinanciering niet rond kwam.

Eerder was de start al een keer uitgesteld, maar de EUBO wilde geen nieuw uitstel. Dat dit dus feitelijk op afstel neerkomt, wilde initiatiefnemer Anton van Megen ontkennen noch bevestigen. Hij wijt de mislukking aan afwachtend gedrag van schippers en

banken. De bal ligt volgens hem nu weer bij die partijen en bij binnenvaartambassadeur Verberk. Die zou eind september met een eigen plan voor de binnenvaart komen. Vooral bevrachters en verladers voerden een stevige lobby tegen Rent-a-

ship. Ook in eigen kring waren de meningen sterk verdeeld en dat kwam op forums op soms weinig respectvolle manier naar voren.

Wel lijkt het idee van samenwerking en coöperaties meer en meer steun te krijgen. Dat zal ook wel moeten, want veel meer smaken zijn er niet om als zelfstandige ondernemers door deze crisis te komen.



DA VINCI COLLEGE
Stap je in de goede richting!

davinci.nl
0900-789 0 789

Ruim 300 mbo-opleidingen
waaronder:
Verbrandingsmotortechnicus-niveau 2*
Eerste Verbrandingsmotortechnicus-niveau 3*
Diagnosetechnicus (elektronica)-niveau 4*

*Contactpersoon:
Dick Smit:
smt@davinci.nl
Tel.: 06-53649722



Stichting Abri
Administratie- en advieskantoor

Ringdijk 398
2983 GS Ridderkerk
T: 0180 - 410 635
F: 0180 - 414 808
info@stichtingabri.nl
www.stichtingabri.nl

Gespecialiseerd in de scheepvaart

Overgangsbepalingen en verder

door Gerard Kester

We schreven vaak over de overgangsbepalingen, of liever gezegd de afloop daarvan bij verlenging van het certificaat na 2010, 2015 en verder. Dit onderwerp hield de gemoederen in de binnenvaart de afgelopen jaren flink bezig en dat is niet verwonderlijk. Begin 2008 constateerden ESO en EBU in een brief aan de CCR dat in deze kwestie een aantal dingen niet goed was gegaan en dat flinke knelpunten in de technische eisen zaten. Een passage uit die brief:

'Nu 2010 en 2015 naderen, wijzen ondernemers van met name kleinere schepen op terughoudendheid om in de aanpassingen te investeren, waardoor ze in feite afkoersen op sloop. Dat heeft alles te maken met de mogelijk hoge kosten, de marktwaarde van het schip en, waar het oudere ondernemers betreft, het nabijgelegen einde van de eigen onderneming. Voor een categorie schepen waarin nieuwbouw op de korte en wellicht middellange termijn niet te verwachten is, vindt het bedrijfsleven dit (sloop dus) een zeer ongewenste ontwikkeling.

■ Ijstkast

Dat was nog ruim voor de crisis. De enorme teruggang in het ladingaanbod eind 2008, begin 2009 versterkte dit nog. Kantoor Binnenvaart vroeg daarom in februari 2009 de staatssecretaris het hele pakket overgangsbepalingen in de ijstkast te zetten. Vervolgens deden ESO en EBU in mei 2009 een soortgelijk verzoek aan de CCR. In de

voorjaarszitting (juli 2009) hebben wij een en ander toegelicht en het resultaat was de bijzondere toepassing van de hardheidsclausule. Dat was de enig haalbare oplossing voor de korte termijn.

■ Fundamenteel

In de Raadgevende Conferentie - waar de CCR het bedrijfsleven hoort - van oktober 2009 vroeg de ESO om een fundamentele discussie over de vele regels vanuit Straatsburg en Brussel en om een herbezinning op huidige regels, waaronder afschaffing van de overgangsbepalingen. Wat voor zin heeft het een eis te stellen waarvan je op voorhand weet dat bestaande schepen er domweg niet aan kunnen voldoen of die uit oogpunt van veiligheid, milieu of arbeidsbescherming niets toevoegt? Simpelweg omdat de techniek er is en wel kan worden toegepast op nieuwe schepen?

In een brief aan de CCR heeft de ESO

dat nog eens klip en klaar gesteld (zie Magazine Binnenvaart van september). Voor nieuwe regelgeving moet nut, noodzaak en haalbaarheid worden aangetoond. En nieuw betekent nieuwe regels voor nieuwbouw en toepassing daarvan - op termijn - op bestaande schepen.

■ Wat wel en niet

Tegelijkertijd moeten we beseffen dat ontwikkelingen doorgaan. De omgeving zal meer eisen stellen aan uitstoot en geluid van motoren. En als de veiligheid in het geding is, zullen we daar ook wat mee moeten, zoals rond verdrinkingsgevaar. Binnen redelijke grenzen moet de sector daarin meegaan, liefst eensgezind en gedragen door een grote achterban.

Rond de overgangsbepalingen kunnen we zelf een stap maken door na de brief van 2008 en de recente brief aan de CCR te inventariseren welke eisen wel en niet kunnen blijven. Van wat je redelijkerwijs niet aan bestaande schepen kunt opleggen, moet dan de einddatum worden geschrapt en blijft de bepaling dat je er aan moet voldoen bij nieuwbouw, verbouw of ombouw (NVO).

De dode hoek

door Jan Kruisinga

Het jarenlange traject om een internationale wettelijke oplossing te krijgen voor het vrije zicht dan wel de dode hoek is een stapje in de goede richting gekomen. Het lijkt erop, dat hulpmiddelen eindelijk worden toegestaan.

De wettelijke bouwvoorschriften zijn nu, dat er na 250 meter vanuit de stuurstand in het water moet worden gekeken, in het Politiereglement mag dit tijdens de vaart 350 meter zijn. In de praktijk kunnen veel schepen die 350 meter niet halen en wordt vaak met spiegels, radar of camera gewerkt. Het gaat niet alleen om containerschepen, maar ook om schepen met deklast, constructie of geballast. De binnenvaart kreeg in 2003 vanuit de Raad voor de Transportveiligheid na enkele ongevallen advies het zicht

rondom te verbeteren. Ook kwam vanuit Europa druk na enkele ernstige ongevallen op de Theems.

De binnenvaartorganisaties wilden het Politiereglement aanpassen en een deel van de binnenvaart had al jaren ervaring met camera's. Omdat de overheden bang waren dat de binnenvaart de dode hoek zou oplossen met alleen camera en radar, hebben we voorgesteld een dode hoek van 600 meter toe te staan, mits uitgerust met radar en camera. De CCR wilde tot 500 meter gaan en verder onderzoek doen.

Maar we waren er nog niet; de overheden wilden eerst door technische voorschriften regelen hoe een schip moet worden gebouwd. Daarbij moet heel nauwkeurig het zicht opzij, naar achteren en naar voren worden omschreven. Het Politiereglement zou er volgens het laatste voorstel als volgt uit komen te zien: de binnenvaart niet zijnde duwverbanden mag een maximale dode hoek van 250 meter hebben, duwverbanden kunnen met 350 meter blijven varen. Is 250 meter niet haalbaar, dan mag de schipper radar en optische hulpmiddelen gebruiken. Als brancheorganisatie willen we inventariseren hoeveel schepen nog niet zijn uitgerust met radar en camera.

NPRC krijgt drs. aan het roer

Stefan Meeusen stapt op moeilijk marktmoment in

Hij sliep als tienjarige op de Runamara van zijn ouders onder een NPRC-vlag. Kon toen nog niet vermoeden, dat hij ooit onder die vlag zou wérken. Niet varend, maar als directeur van de coöperatie, die dit jaar 75 jaar bestaat. Drs. Stefan Meeusen (33) volgde I maart Peter Kelly op. Zijn titel verdiende hij met een studie bedrijfskunde en dat betekent een breuk met het verleden. Waar Kelly uit de bevrachtingswereld kwam, daar boog Meeusen zich de afgelopen jaren als consultant over reorganisaties en fusies.

‘Een coöperatie leiden betekent, dat je vaak tussen je leden en je klanten in zit. Je klant optimaal bedienen is van groot belang, maar je moet ook de belangen van de aangeslotenen behartigen. En daarbij kan het belang van het individu wel eens strijdig zijn met dat van de groep.’

■ Man met stropdas

De NPRC telt ‘70’ leden en ‘circa 130.000 ton’ scheepsruimte. ‘Ik herinner me nog, dat dat er ruim 200 waren. Maar goed, de vloot is kleiner geworden en de schepen groter.’ Het is zijn eerste interview en hij noteert gelijk, dat hij een volgende keer de belangrijkste kerncijfers paraat wil hebben. Hij heeft een stropdas om en voor de foto’s trekt hij zijn colbertje aan. ‘Okay, ik kom uit de consultancyhoek, maar heb wel een beeld van wat de schipper meemaakt en bezighoudt en

ik spreek de taal. Bovendien heb ik veel organisaties van binnen gezien, zowel goede als slechte. Ik heb in veel keukentjes gekeken.’

Hij moet even diep nadenken of de commissarissen en de ledenadviesraad hem nog een speciale opdracht hebben meegegeven. ‘Nee. Maar uiteraard draait op het ogenblik alles om de slechte conjunctuur en hoe we daar weer uitkomen. Zo hebben de leden met grote schepen het ontzettend zwaar en staan de tarieven onder druk.’ Hij trekt een treurig gezicht. ‘Logistiek is enorm belangrijk voor ons land en de binnenvaart heeft daar een groot aandeel in. Het is dan vreselijk te zien hoe die markt op de pijnbank ligt, hoe keihard ondernemers werken en dan nog vaak onder hun kostprijzen zitten.’

■ Handelsreiziger

Hij heeft dus geen grote koerswijzigin-

gen in het hoofd. ‘Je moet je voortdurend aanpassen aan de klantwensen en daar ga ik mijn schouders onder zetten. Door goed te kijken naar de organisatie en als een handelsreiziger rond te gaan. Een goed voorbeeld is het groene beleid van Akzo. Voor de zouttransporten van Botlek naar Delfzijl worden vijf NPRC-schepen voorzien van een SCR-katalysator en een roetfilter en Akzo betaalt daaraan mee. Maar ik zie mezelf ook wel op een bedrijf afstappen dat met vrachtwagens vervoert om te vragen waarom en of ze wel eens aan een schip hebben gedacht.’

■ Hij blijft langer

Hij is de derde directeur in korte tijd. ‘Van der Meulen zat er ruim vier jaar en Kelly maar kort. Dat is niet goed. Voor mij is een functie als deze dan ook niet voor de korte termijn. Ik moet iets hebben met een organisatie, zodat ik me eraan kan verbinden. En ik geloof in samenwerking.’

‘De binnenvaart is erg versnipperd. Kijk maar eens hoeveel clubs en stichtingen er zijn voor de binnenvaart. Een organisatie als Kantoor Binnenvaart doet goed werk, maar de organisatiegraad blijft ontzettend laag vergeleken met het wegtransport.’

‘Er is een appèl nodig voor het Nederlandse vervoer en de rol van de binnenvaart daarin. Iedereen ziet dat die markt niet optimaal werkt. Het gaat me nog niet eens zozeer om overcapaciteit en sanering, maar om de vraag wat de binnenvaart toevoegt aan onze economie en wat nodig is om de branche optimaal te laten werken.’

Hij herhaalt nog eens, dat hij gelooft in samenwerking. ‘Veel organisaties doen dat of zeggen dat te doen, maar de binnenvaartondernemers zelf zijn blijkbaar niet overtuigd. Een paardenmiddel als deze crisis helpt; we worden regelmatig gebeld door mensen die lid willen worden. Maar we zijn kritisch op tonnenmaat en het type ondernemer. Liefst hebben we jonge, enthousiaste mensen die geloven in samenwerking.’



‘Wanneer we iets gaan doen dat ik niet kan uitleggen, dan klopt er iets niet’ (Foto Sander Klos)

Dan zal hij wel blij zijn met de samenwerkingsinitiatieven van de EUBO, die volgens Anton van Megen een of twee nieuwe coöperaties gaat opleveren onder de noemer 'Rent-a-Ship'. 'Ik ben inderdaad positief over die nieuwe coöperatie, vooropgesteld dat die de binnenvaart sterker maakt. Of we kunnen samenwerken, moet de toekomst leren. Maar als het goed is voor onze klanten en leden, dan gaan we dat zeker doen.'

■ Hoe vrij is vrij?

In binnenvaart en politiek mist hij de aanpak voor de langere termijn. 'Je praat over enorme volumes en onze havens leveren veel banen op. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt nu aan een strategisch plan tot 2030, maar elders mis ik die visie.'

Hij is het eens met de roep van de ESO om een analyse van het marktbeleid van de afgelopen tien, vijftien jaar.

'Maar als je me vraagt welk flankerend beleid nodig is in de binnenvaart, dan moet ik daar even over nadenken. De Mededingingswet beperkt je speelruimte, maar in de bewustwording van schippers en beleidsmakers is zeker een slag te maken. Tegelijk is vrijheid verankerd in de binnenvaartcultuur. In een coöperatie raak je dat kwijt, denken ze dan. Maar onze leden varen ook overal naar toe, al doen ze dat dan exclusief voor de NPRC. Ze kunnen ja of nee tegen een reis zeggen en via de toerbeurtlijst is er dan vrijwel altijd een collega om op terug te vallen. En wat is een goede ondernemer? Volgens mij iemand, die gezonde keuzes maakt voor zijn bedrijf. Je kunt zelf regelmatig een aantal bevrachters bellen, maar die contacten ook uitbesteden aan een coöperatie. Trouwens, een kwart van onze omzet komt van niet-leden.'

Ook continuïteit vindt hij een belangrijke plus van de NPRC. 'Op alle vesti-

gingen hebben we mensen met een lange staat van dienst; Hofmann zit veertig jaar in Duisburg, Stade 25 jaar in Mannheim en Lauwers zit al dertig jaar bij de zaak. Twee medewerkers van onze administratie zijn ook al 25 jaar bij ons. Dat zegt iets over een organisatie en maakt een directeurswissel ook minder ingrijpend.'

Het 75-jarig bestaan van de NPRC wordt trouwens gevierd met een jubileumboek en een feest voor de leden.

■ Geen spelletjes

Hij is aangetreden in een spannende tijd. 'Deze crisis maakt deze baan extra speciaal en de gevolgen merken we nog elke dag.'

Zijn keuzes wil hij kunnen uitleggen.

'Ik heb een gesprek gehad met de ledenadviesraad en gezegd: wanneer we iets gaan doen dat ik niet kan uitleggen, dan klopt er iets niet.'

En hij heeft goede ervaringen als groepsleider bij Meander. 'Een jaar zonder stropdas, waarin ik mijn scriptie voltooide. Veel plezier gehad. Zou een goeie zijn voor veel managers; een jaar voor een groep kinderen. Daar leer je het belang van basisdingen als jezelf zijn en geen spelletjes spelen. Da's trouwens ook minder vermoeiend.'

VRAAG EN ANTWOORD

Helmenkwestie

Tijdens lossing stond dit bord aan de wal. De heren wilden niet gaan lossen, omdat wij zonder helm aan boord liepen. Ik was niet van plan aan boord een helm te gaan dragen (we losten slakkenzand).

Nadat ik had gezegd dat ik bereid was een helm op te doen, wilden ze wel gaan lossen. Maar toen ik zei dat in mijn scheepsreglement stond, dat de werklui een roze legging en groene crocs moesten dragen als ze bij mij aan boord kwamen, hoefde de helm ineens niet meer!

Mijn vraag: in hoeverre kan iemand mij verplichten op mijn eigen schip een helm te dragen?

Antwoord

In principe is het schip dat voor belading of lossing bij een bedrijf voor de

wal ligt onderdeel van het werkterrein van dat bedrijf. Voor de werknemers van het bedrijf en derden zijn daardoor de regels omtrent de arbeidsomstandigheden (arbo) ook op het schip van toepassing. Als die het dragen van een helm voorschrijven, dan moet dat dus.

Reactie

Het antwoord is duidelijk, ik vind het alleen te ver gaan. En er is een dilemma, want ook wij hebben voor ons personeel een arbeidsreglement aan boord, dat niet overeenkomt met de walregels. Wat gebeurt er dan? Waarom zijn wij onderdeel van het bedrijf waar we lossen en is dat bedrijf geen onderdeel van ons?

Ik ben benieuwd wie bij een eventuele zaak aan het kortste eind trekt.

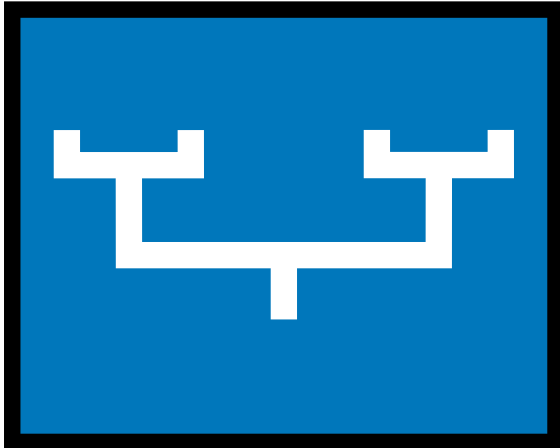
Spooknota's

Er zijn weer spooknota's in omloop. Steunpunt Acquisitiefraude waarschuwt bedrijven voor twee nieuwe gevallen. Het Duitse TVV Tele Verzeichnis Verlag verstuurt formulieren voor het Ondernemersportaal Nederland. Die wekken de indruk dat alleen de bedrijfsgegevens nog even moeten worden gecontroleerd. Wie niet oplet, zit aan een duur contract vast. Ook het World Bureau of Intellectual Property stuurt weer 'aanbiedingen' rond.

Steunpunt Acquisitiefraude is bezorgd over het groeiend aantal meldingen over internationale netwerken. Samen met MKB-Nederland, VNO-NCW, Justitie en het Openbaar Ministerie worden deze praktijken bestreden.

Wie een verdachte aanbieding krijgt, kan dat melden op www.fraudemeldpunt.nl.





Onze experts zijn voor de volle honderd procent betrokken bij de binnenvaart. Zij spreken de taal van de binnenschippers en weten precies waar u dagelijks mee bezig bent. Wij bieden u daarom niet alleen uitstekende verzekeringen, maar ook alle knowhow, hulp en service om u op koers te houden. Als u bij ons verzekerd bent, staat u er dus nooit alleen voor en kunt u 24 uur per dag rekenen op persoonlijke betrokkenheid en kennis van zaken over de binnenvaart. Kijk voor meer informatie en het aanvragen van een offerte op www.son.nl.

Praten op gelijk niveau



Schepen
Onderlinge
NEDERLAND v.v.

(050) 525 55 00
(0180) 48 72 27
www.son.nl

De eigen kijk op scheepsverzekeringen

Bureau Veritas Marine



Move forward with confidence

Ter versterking van ons team zijn we op zoek naar een
Inspecteur Binnenvaart / Productinspecties.

De vacature kunt u vinden op onze website

www.bureauveritas.nl.

Indien u interesse heeft stuur dan uw sollicitatiebrief
samen met curriculum vitae per e-mail naar
hrmnl@nl.bureauveritas.com.

**Bureau Veritas
Inland Navigation Netherlands**

De Witte Keizer
Vissersdijk 223 -241
3011 GW ROTTERDAM

POSTBUS 1046
3000 BA ROTTERDAM

Voor het opvragen van informatie of het
maken van afspraken neem dan contact
op met ons kantoor in Rotterdam.

Tel. 010-282 2618 / 2650
Fax. 010-241 1010
E-mail nld_inl@nl.bureauveritas.com

Geen verhaal

door mr. Ynke Ooykaas, Van Dijk advocaten



De Rebecca B komt voor de zoveelste keer met schroot voor de kant bij Verwerkingsbedrijf Blikwerk. Kapitein Kerpel is pas in dienst getreden en staat aan het roer. Wanneer het schip na een paar keer manoeuvreren nog niet goed uitkomt, roept de baas van het verwerkingsbedrijf dat Kerpel wat achteruit moet slaan en vervolgens hard stuurboord uit. Kerpel volgt de instructie op, schuurt met het vlak van het schip zwaar over de bodem en komt vast te zitten.

Met veel moeite wordt het schip opgelost, zodat ze wat hoger komt te liggen. Met hoog water komt ze los, maar later blijkt er schade te zijn.

Hubert en Jodie Kleinsma zijn eigenaar van Rebecca BV. Het bedrijf heeft drie schepen: de Rebecca A, B en C. Ze vervoeren droge lading en het personeel van Rebecca BV doet op alle schepen dienst.

Kleinsma maakt direct een afspraak bij een werf om de schade te laten repareren. Hij overweegt tevens het verwerkingsbedrijf aansprakelijk te stellen voor de schade. Om een mogelijke procedure in goede banen te leiden, wendt hij zich tot zijn vaste advocaat, mr. Lex Specialis. Maar die heeft niet direct goed nieuws voor Kleinsma.

■ Eigen verantwoordelijkheid

In zijn algemeenheid moet een redelijk handelend en redelijk bekwaam kapitein zich in een haven of bij een losplaats altijd zelf op de hoogte te stellen van de omgeving en de waterdiepte. Het is dan aan deze redelijk handelende en bekwame kapitein om te beslissen of hard invaren gevolgd door een sterke stuurboord-uit-manoeuvere verantwoord is.

De eigen verantwoordelijkheid van de kapitein weegt zwaar en is mede gebaseerd op de nautische regelgeving. Hij kan zich niet verschuilen achter aanwijzingen vanaf de wal. Afgezien daarvan bestaat tussen Blikwerk en kapitein Kerpel geen gezagsverhouding, zodat Kerpel helemaal niet hoeft te luisteren naar wat vanaf de wal wordt geroepen. Het kan zijn dat men aan de wal wat ongedurig werd, maar dat doet niets af aan de verantwoordelijkheid van Kerpel, te meer omdat verder niet werd

gedreigd met sancties.

Daarom ontraadt mr. Specialis een procedure, maar hij geeft Kleinsma nog wel een tip mee.

■ Vaststellen schade

Als mogelijk schade is geleden die voor rekening komt van een derde, dan is de vaststelling van de schade vaak een volgend struikelblok. Want wat is die schade? Kleinsma legt spontaan de wvfrekening op het bureau van mr. Specialis, maar die schudt zijn hoofd. De factuur van de werf zegt niets. Die zegt alleen dat er schade is gerepareerd. Wie zegt echter dat het om recente schade gaat, ontstaan in de haven bij het verwerkingsbedrijf? Het zou best kunnen gaan om allemaal oude schades, die nu bij het verwerkingsbedrijf in rekening worden gebracht, tenminste zo zou de wederpartij kunnen redeneren.

Kleinsma fronst; dat zou hij toch nooit doen?! Maar of die schade werkelijk te wijten was aan het incident bij het verwerkingsbedrijf, weet hij niet zeker. Wat dan te doen?

Als er een voorval is, waarbij mogelijk schade is ontstaan die voor rekening komt van een ander, neem dan de volgende stappen:

1. laat vóór reparatie de schade opnemen door een expert;
2. nodig de wederpartij, dan wel een namens haar in te schakelen expert, uit om bij die schadeopname aanwezig te zijn.

Heeft de wederpartij de redelijke mogelijkheid gehad zelf ook naar de schade te komen kijken en ze maakt daar geen gebruik van, dan kan dat later niet in een procedure worden tegengeworpen. Ze hadden immers kunnen komen kijken...

Eén website voor alle ministeries

De website van Verkeer en Waterstaat is uit de lucht en alle informatie is nu te vinden op www.rijksoverheid.nl. Uiterlijk 1 januari 2011 zijn alle sites van ministeries in [rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl) opgegaan. De rijksbrede website is goedkoper.

Wie een RSS-feed gebruikt om op de hoogte te blijven van nieuws van Verkeer en Waterstaat moet de feed eenmalig opnieuw activeren. Dit kan op <http://feeds.rijksoverheid.nl/ministeries/vnw/nieuws.rss>.

VANDIJK
ADVOCATEN

VAAR OP ZEKER

U ontvangt onze ondersteuning bij

- vragen over contracten;
- geschillen in de familiesfeer;
- problemen met de overheid (zowel strafrecht als publiekrecht);
- vragen op het gebied van vervoersrecht.

Wij hanteren een gereduceerd tarief voor het eerste kennismakingsgesprek.

VANDIJK
ADVOCATEN

VANDIJK advocaten, Jacques Dutilhweg 471 c, 3065 GL Rotterdam
tel.: 010-212 1220, fax: 010-212 0500, e-mail: mail@vandijkadvocaten.nl

Walstroom in Rotterdam

Hierbij wil ik reageren op info via www.walstroom.nl. De uitstoot moet verminderen en daarom komt er in het hele Rotterdamse havengebied, inclusief de Maasvlakte, op alle openbaren ligplaatsen walstroom. Mooi, zou je denken. Nou, vergeet het maar!

■ Voorbeeld 1

Ik kom in de Geulhaven aan als nummer vier. Ik ben geladen en mijn buurman is leeg. Hij is 135 meter lang, vijftien meter breed en zes meter hoog. Nu wordt van mij verwacht dat ik een stroomkabel naar de wal leg.

Ik heb de pech dat mijn buurman langszij twee geladen tankers ligt van 13,45 meter breed, dus de totale breedte is ongeveer 42 meter. Daar komt mijn breedte plus hoogte nog bij plus de lengte van de kabel naar de kast op de steiger. Dus ongeveer zestig meter kabel. Aangezien walstroom 380V moet zijn is het een dikke kabel en dan heb ik het nog niet eens over het gewicht.

Na een half uurtje passen en meten meld ik mij per telefoon aan voor stroom en klik de generator uit. Ik lig net een uurtje te slapen, wanneer het alarm afgaat en de noodverlich-

ting brandt. Maar eens kijken wat er aan de hand is (kieren aan).

De binnenste buurman gaat weg en dus heeft zijn matroos de kabel er uitgetrokken, want de buurman heeft geen zin te wachten tot ik dat doe. Dus moet ik mijn generator starten, anders gaan de ijskast en de verlichting uit.

Een accu is immers snel leeg. Even afwachten wat er gebeurt. Helaas, geen stroom, want de matroos van het schip dat tegen de steiger gaat laat onze stekker voor wat hij is. Het regent en het is niet zijn probleem. Dus klim ik over mijn buurman, trapje op, trapje af, en steek de stekker er weer in. Eenmaal weer aan boord (een uurtje verder) zet ik mijn generator weer stil: shit, geen stroom?

O ja, ik moet weer inloggen per telefoon, want de stroom is er af geweest. We krijgen weer stroom, maar ik ben wel ruim een uur nachtrust kwijt. Bovendien gebeurt dit die nacht nog twee keer. Driemaal de generator starten voordat ik op de steiger lig. Dan word ik gebeld: 'Schipper, u kunt komen lossen.'

■ Voorbeeld 2

Stel, ik lig in de Londonhaven, Frisohaven of aan de Calandsteigers Europoort. Deze stei-

gers hebben een walaansluiting in het midden van het schip. Komt een politieagent aan boord en zegt: 'Schipper, u moet uw generator uitzetten.'

'Tja agent, dat wil ik wel, maar dat kan niet. Mijn walaansluiting zit óf op het voorschip, óf op het achterschip, dus dan komt deze stroomkabel van 380Volt door de ladingzone te liggen. Deze kabel zal niet explosievrij zijn en is hij dat wel, dan is hij nauwelijks te tillen.'

De politiemann overlegt met zijn meederen. 'Tja schipper, volgens de EU-voorschriften en het Havenbedrijf moet dit eigenlijk wel, maar volgens het ADR mag dit helemaal niet.' Het komt erop neer dat het Havenbedrijf Rotterdam de subsidiepot heeft opengetrokken voor iets volkomen nutteloos! Hoe moet je dit dan oplossen bij de Calandsteiger 4 en de Heerema-locatie, waar je niet eens aan de wal kunt?

Ik laat de generator gewoon draaien zolang ik niet op de steiger lig. Mijn nachtrust is mij lief en ik zit niet op werkverschaffing te wachten. Om over de telefoonrekening nog maar te zwijgen.

John van Voorst, mts Patricia

Gezonde argwaan

De perikelen rond het patent van 65-plussers lijken geen einde te nemen. Ik werd 24 juli ter hoogte van Millingen door RWS als 68-jarige op mijn patent gecontroleerd en mij werd toen gevraagd: 'Waar is uw medische verklaring?'

Ik vertelde de ambtenaar dat ik die niet meer nodig heb, omdat het CVV in overleg met Verkeer en Waterstaat had besloten standaard elk jaar een nieuw pasje af te geven

(zie het artikel in Magazine Binnenvaart 1 van 2009, pagina 7).

De ambtenaar kwam met het verhaal, dat met de pasjes veel fraude werd gepleegd, maar het lijkt mij dat de medische verklaring veel makkelijker kan worden gekopieerd!

Het gaat mij er niet om, dat het een bezwaar is deze medische verklaring ook bij mij te dragen, maar het lijkt wel of de uitvoerende instanties buiten het Reglement betreffende

de patenten voor de scheepvaart op de Rijn om, elke keer weer wat nieuws verzinnen.

Een paar dagen na deze controle belde de betreffende ambtenaar en deelde mij mee dat ik bij het patentpasje ook mijn medische verklaring moest tonen!

Wat een onzin, want zonder jaarlijkse medische keuring krijg ik mijn patentje niet.

Oege Brink

Rijn verbetert

De scheepvaartomstandigheden op de Rijn zijn verbeterd en de rivier is er ook in ecologisch opzicht op vooruitgegaan. Dat meldden Duitsland en Nederland aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

De binnenvaart profiteerde van renovatie van stuwen en sluisen en uitbrei-

ding van ligplaatsen. Goed voor de ecologie waren maatregelen als sedimentaanvulling en stabilisering van de rivierbedding, het hoogwaterbekken bij Rees en een proef met de verlaging van kribben. In voorbereiding is de aansluiting van diverse zijtakken.

Minimumloon

De bruto bedragen van het wettelijk minimumloon en het minimumjeugdloon zijn 1 juli 2010 met 0,6 procent gestegen. Het wettelijk bruto minimumloon voor werknemers van 23 jaar en ouder bij een volledig dienstverband bedraagt sinds 1 juli: 1416 euro per maand, 326,75 euro per week of 65,35 euro per dag.

Gediplomeerde schuldhulp blijft nog op afstand

Gediplomeerde schuldhulp laat nog even op zich wachten, doordat de betrokkenen het niet eens worden over een systeem van certificering. Tevens heeft een van de twee bedrijven waar schuldhulpverleners een certificaat kunnen behalen zich uit de markt teruggetrokken.

Volgens dat bedrijf, Det Norske Veritas, zijn de NEN-normen voor de examens te weinig in overeenstemming met de praktijk van de schuldhulpverlening. DNV kon daardoor niet aan de eigen kwaliteitsnorm voldoen en besloot te stoppen met de NEN-certificering. DNV meent dat ook uit het aantal geslaagden blijkt dat er iets mis is. Van de ruim vijftig examenkandidaten is maar een derde geslaagd. Ook KIWA, het andere certificeringsbedrijf, zet vraagtekens bij de normering.

■ Binnenvaarthulp

Schuldhulpverlening is een breed begrip. Grofweg gesproken is sprake van een minnelijk en een wettelijk traject, legt Lilian van Hiele van het Steunpunt Binnenvaart uit. 'Je begint uiteraard met het minnelijke. Daarvoor meld je je bij de Sociale dienst van de gemeente waar je staat ingeschreven. De gemeente heeft een eigen afdeling schuldhulpverlening of doet zaken met een bureau of instantie.

Lilian van Hiele: ...pas op met bureautjes...
(Foto Sander Klos)



'Je hebt ook allerlei losse bureautjes, maar die raad ik af. De vraag is hoe betrouwbaar ze zijn. Ze schieten als paddenstoelen uit de grond en er komt veel fraude voor ('betaalt u ons maar 1000 euro per maand, dan gaan wij het wel regelen...'). Als die bureautjes iets moeten verdienen aan de schulden van anderen, blijft er minder over voor de schuldeisers. Die zien dus ook liever dat je met officiële instanties werkt. Schuldhulpverlening blijft overigens zeer ingewikkeld. Het vraagt echt om maatwerk, want elke situatie is anders.'

OPGELOST

Eurozitten

De reis was snel gedaan, zo gaat dat tegenwoordig; Binnen vier dagen tussen aannemen en lossen. Het was nog een leuke reis ook, maar dat gevoel verging een beetje toen de betaling van de vracht uitbleef. Na drie weken even bellen. Niets aan de hand, het ligt bovenop de stapel en wordt morgen overgemaakt. Morgen blijkt echter bij deze bevrachter een bijzonder rekbare termijn, zoiets als van dat bord bij de kroeg 'Morgen is het bier één euro'.

Na ruim twee maanden bellen en vragen toch maar eens Kantoor Binnenvaart gebeld en advies gevraagd. De op het charter vermelde tussenpersoon/bevrachter is ons wel bekend als een trage betaler. Maar dat was niet de opdrachtgever van het vervoer, althans niet degene die wettelijk gezien contractpartner van de schipper en in dat opzicht te allen tijde aansprakelijk is voor de betaling van de vracht. Wij hadden zo'n donkerbruin vermoeden dat

die verlader de vracht allang aan de tussenpersoon had betaald en dat die een beetje 'op het geld van de schipper zat'. Wij hebben de tussenpersoon per e-mail gevraagd ervoor te zorgen dat de vracht binnen vier dagen werd bijgeschreven op de rekening van de schipper. Zo niet, dan zouden wij de vracht bij de verlader vorderen. Blijkbaar maakte dat indruk, want op de derde dag belde de schipper dat hij de vracht had ontvangen.

Tijdelijke subsidieregeling innovatie binnenvaart

Begin augustus waren circa acht grote projectaanvragen binnen voor de Tijdelijke subsidieregeling innovatie binnenvaart (SIB). Dit jaar is één miljoen beschikbaar voor grote projecten en 316.000 euro voor kleine projecten.

De regeling biedt subsidie aan kansrijke, innovatieve projecten op het gebied van logistiek en nieuwe markten, overslagtechniek, minder luchtmissies en brandstofgebruik, scheepstechniek, ICT en informatiestromen, onderwijs en beveiliging. Er is geld te krijgen voor haalbaarheidsstudies, industrieel onderzoek, experimentele ontwikkeling of demonstraties. De subsidies gaan naar binnenvaartondernemers (hoofdactiviteiten transport

van goederen of personen over binnenwateren of logistieke dienstverlening waarbij binnenvaart een overwegende rol speelt) of samenwerkingsverbanden met minstens één binnenvaartondernemer. Voorstellen voor grote projecten konden tot en met 31 augustus worden ingediend. Aanvragen voor kleine projecten moeten uiterlijk 31 maart 2011 bij het Agentschap NL worden ingediend. De voorstellen worden beoor-

deeld op volgorde van binnenkomst. Volgens woordvoerder Meeuwis van Wirdum van Agentschap NL geeft de latere sluiting van de kleine projecten indieners de mogelijkheid een afgewezen groot project in afgeslankte vorm in te dienen. 'Maar daarmee wachten tot oktober is misschien niet verstandig, want er kunnen altijd nieuwe kleine projecten binnenkomen.' Meer informatie geeft het EICB (www.eicb.nl/content/view/26/30/) of het Programmabureau Innovatie van het EICB, 010-798 98 30 of eicb@binnenvaart.nl.

In deze rubriek melden wij persoonlijke berichten en nieuwe aanstellingen in de binnenvaart en gelieerde bedrijven.

Peter de Langen (37) is voorzitter geworden van de Innovatieraad. Hij volgt de overleden Jo van Nunen op. De Langen studeerde aan de Erasmus Universiteit Rotterdam economie met



als specialisatie transporteconomie. In 2004 promoveerde hij op een onderzoek naar 'concurrentiekracht van havenclusters'. Hij werkt sinds 2007 bij de strategieafdeling van het Havenbedrijf Rotterdam en heeft zich gespecialiseerd in toegepast wetenschappelijk onderzoek in de logistiek. Van 1997 tot 2006 was hij onderzoeker en docent aan de Erasmus Universiteit en daarna tot 2009 één dag per week gedetacheerd bij de Erasmus Universiteit voor onderzoek en onderwijs. Sinds januari 2009 is hij hoogleraar Goederenvervoer en Logistiek aan de TU Eindhoven.

Drs.ing. Roelof Weekhout is begin september als senior adviseur Wetgeving & Handhaving overgestapt van het Scheepvaartverkeerscentrum



van Rijkswaterstaat naar het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken, afdeling Binnenvaart en Vaarwegen. Hij gaat zich vooral bezighouden met de natte infrastructuur in Noord-Nederland en het IJsselmeergebied en met de klimaatverandering in relatie tot de binnenvaart.

Fijke Mulder (31) is de nieuwe directeur van schippersinternaat De Merwede in Werkendam. Hij volgt de ontslagen Dick Weppelman op. Mulder was leraar aan de scholengemeenschap Gomarus in Werkendam en gaf daar de laatste jaren leiding aan een team van vijftien leraren. De Merwede werkt in stichting Limena samen met De Driemaster in Krimpen aan den IJssel en Eben Haezer in Dordrecht.

Sinds 1 september werkt **Rutger Dees** (24) als stagiair van de Juridische Hogeschool in Tilburg bij Kantoor Binnenvaart. De stage duurt een half jaar en in die tijd moet hij ook een onderzoek afleveren, dat relevant is voor de stageorganisatie, aansluit bij zijn interesses en juridische raakvlakken heeft.



Verder zal hij zich bezighouden met al dan niet juridische aspecten van het ondernemersbestaan in de binnenvaart. Dagelijkse vragen over wetgeving en regels bieden daarvoor een goede basis.

Dees zelf: 'Ruim vier jaar geleden maakte ik via mijn vriendin kennis met de binnenvaart en ik was er vrijwel direct enthousiast over. Ik heb de cursus Aspirant schipper afgerond en bouw in weekeinden en vakanties zoveel mogelijk vaartijd op. Bij Kantoor Binnenvaart kan ik mijn studieopdracht met mijn interesses combineren en tegelijkertijd met andere praktijken uit de vaart kennismaken.'

PRODUCTINFO

Derde Evenementenhal V.d. Most in Venray

Naast Evenementenhal Hardenberg en Gorinchem opent Hennie van der Most dit jaar een soortgelijke hal aan de A73 in Venray. De nieuwe locatie moet eind 2010 de eerste vakbeurs herbergen. Van der Most zegt nu landelijke dekking te hebben. Er lopen ook gesprekken met een Duitse partij. Evenementenhal Venray biedt binnen 28.000 en buiten 12.000 vierkante meter. Er is voldoende parkeerruimte en tevens een onbebouwd evenemententerrein en een demonstratierrein. De vestiging in Venray ontlast ook die in Gorinchem.

Tanker Combi International

Combi International verwacht medio 2011 een eerste nieuwe binnenvaart-tanker in de vaart te brengen. De complete voorstuwing wordt geleverd door Wärtsilä Netherlands. De motor is een Wärtsilä 20 CCR2. De schroef is geoptimaliseerd voor deze motor en de

interactie met roer en achterschip. Volgens Jan Buijks van Combi International is het de bedoeling de motor op termijn geschikt te maken voor dual fuel.



Een endoscoop maakt lastige plekken bereikbaar.

Ogen op steeltjes

Trebs brengt een endoscoop met een flexibele, één meter lange zwanenhals en ingebouwde waterdichte camera op de markt. Op de afneembare draadloze 2.4" LCD-monitor worden daardoor moeilijk bereikbare plekken zichtbaar, bijvoorbeeld in lage ruimtes en in motoren.

De camera is leverbaar in 9 en 16 mm

en heeft LED-verlichting voor gebruik in het donker. Opzetstukjes, een spiegelkje, een haakje en een magneetje maken de endoscoop geschikt om ook iets te doen op de onbereikbare plek. Tevens is een verlengstuk van 90 cm voor de flexibele zwanenhals. De consumentenprijs ligt tussen de 140 en 200 euro en hij is verkrijgbaar bij Makro, Praxis en Karwei.

Schippersgids 2010

De jaarlijkse editie van de schippersgids van uitgeverij Numij in Leiden is weer beschikbaar. Deze editie geeft onder meer een overzicht van vakopleidingen, schippersinternaten en binnenvaartinstanties. Verder de tekst van het Scheepsafvalstoffenbesluit, de Havenverordening Rotterdam en een lijst van vaarwegen in Nederland, België, Duitsland en Frankrijk met marifoonkanalen en telefoonnummers.

De gids is gratis af te halen op het secretariaat van Kantoor Binnenvaart.

'Zelfstandig helper' is zeker geen goedkope werknemer

Sociale wetgeving in België

Volgens veel Belgische schippers is het bijzonder interessant te werken met een "zelfstandig helper". U hoeft dan geen werkgeversbijdragen te betalen, dus is het een goedkope manier om iemand in dienst te nemen. Is dit zo?

Wie zich als zelfstandige vestigt, moet een ondernemingsnummer (dat is ook meteen het BTW-nummer) aanvragen. In een zogenaamd gereguleerd beroep moet men ook nog voldoen aan de Vestigingswet. Dit alles is niet nodig voor de zelfstandig helper. Dat is iemand die een andere gevestigde zelfstandige in zijn werk bijstaat of hem vervangt. De helper hoeft zelf geen boekhouding te voeren of facturen te maken.

Maar let op! Net als een volwaardige zelfstandige moet de helper zich aansluiten bij een sociaal verzekeringsfonds en sociale bijdragen betalen. De persoon die wordt geholpen, is medeverantwoordelijk voor betaling van die sociale bijdragen.

Tip. Er is geen minimumvergoeding die de zelfstandige moet betalen aan zijn helper. De sociale bijdragen worden bij een laag inkomen berekend op het minimum. Dat is 11.824,29 euro per jaar (2010).

■ Soms geen sociale bijdragen

Er zijn bepaalde categorieën helpers die geen inschrijving hoeven te nemen bij een sociale kas en ook geen sociale bijdragen hoeven te betalen:

- Ongehuwden tot 1 januari van het jaar waarin ze twintig worden;
- Studenten, die nog recht hebben op de kinderbijslag (concreet gaat het hier om helpers die minder dan negentig uur per maand helpen);
- Toevallige helpers, die minder dan negentig dagen per jaar én op onregelmatige manier helpen.

■ Geen werknemer

Men kan zich alleen zelfstandig helper noemen als men niet gebonden is door een arbeidsovereenkomst. Dat betekent, dat de helper niet werkt onder het gezag van een zelfstandige, want in dat geval is hij gewoon een werknemer en betaalt RSZ.

Feitelijke omstandigheden. Het aanwezig of afwezig zijn van dit gezag moet worden afgeleid uit alle feitelijke elementen waaronder de arbeid wordt verricht. Bijvoorbeeld: moet de helper elke dag op eenzelfde uur beginnen en eindigen, is er tijdsregistratie, is er recht op verlof en hoe moet dit aangevraagd worden? Het moet dus echt iemand zijn die u bijspringt als het hem uitkomt of als u een werkpiek hebt.

Strengere controle. Deze feitelijke werk-

omstandigheden worden bij een eventuele controle beoordeeld door de inspectiediensten. Vooral in sectoren waarin nogal wat zwart werk voorkomt, houdt de inspectie niet van een relatie zelfstandige-helper. Zij zal snel het bestaan van een gezagsrelatie veronderstellen als er geen familiale band is tussen helper en zelfstandige. Let op! Vennootschappen kunnen sowieso niet worden 'geholpen'.

■ Conclusie

Een zelfstandig helper is zeker geen manier om goedkoop arbeidskrachten 'in dienst' te nemen.

In de praktijk zal dit statuut bijna uitsluitend worden gebruikt voor naaste familie die u helpt. In dat geval zal de Sociale Inspectie niet moeilijk doen. We denken dan aan een pas afgestudeerd kind, een broer, een toekomstige schoondochter die u een tijdje helpen in de zaak. Zij hebben dan een sociaal statuut en u betaalt zich niet blauw aan sociale zekerheid.

Een zelfstandig helper heeft geen ondernemingsnummer (BTW-nummer) nodig en hoeft geen boekhouding te voeren, maar moet wel sociale bijdragen betalen. Hij kan u als zelfstandige bijstaan en u hoeft geen werkgeversbijdragen te betalen; een win-win-situatie. In de praktijk kan dit bijna alleen met familie.

Uitkering aan chronisch zieken en gehandicapten

Wie maandelijks de arbeidsongeschiktheidsuitkering aan zijn werknemers betaalt, heeft van UWV een brief gehad over de Wet tegemoetkoming chronisch zieken en gehandicapten. Het is het tweede jaar dat UWV deze tegemoetkoming in extra kosten en financiële compensatie voor ouderen en arbeidsongeschikten uitkeert aan 715.000 rechthebbenden.

Rechthebbenden die hun reguliere maandelijkse uitkering via de werkgever ontvangen, kregen vorig jaar hun tegemoetkoming via dezelfde weg. Na bezwaren van MKB-Nederland en VNO-NCW tegen deze manier van doorstorting heeft UWV alternatieven bekeken. Daaruit bleek, dat de wens van werkgevers alleen kan worden vervuld als ook de reguliere maandelijkse uitkering

rechtstreeks wordt betaald. Hieraan kleven weer andere nadelen. Zo heeft de werkgever zonder nadere regeling bijvoorbeeld geen informatie meer over de hoogte van de uitkering. Die informatie is van belang voor berekening van eventuele aanvullingen. Ook ontvangt de werknemer dan inkomsten uit twee bronnen, wat de afrekening met de Belastingdienst ingewikkelder maakt.

Van vroeger tijden (4 en slot)

Uit aantekeningen van wijlen J.G. van Waardenberg

Nadat we in Stavoren ternauwernood aan vordering waren ontsnapt, voeren we naar Warns, waar de melkfabriek voor alle kinderen grote melkbussen met pap klaar had staan. Ze vlogen erop af.

Ook in Sneek stond een warme maaltijd klaar. Ik fietste nog even naar onze onderduikplaats in Abbega om te informeren naar onze vrienden, maar kreeg geen prettig bericht.

Twee dagen na ons vertrek had de Grüne Polizei een razzia gehouden. Enkele onderduikers waren opgepakt en één doodgeschoten. Toen wij er nog lagen, hadden we nooit gemerkt dat soms wapens werden gedropt op nog geen kilometer bij ons vandaan. De Duitsers waren dat aan de weet gekomen en hadden een blikseminval gedaan in het gehucht. Het ging zo snel, dat de uitkijkposten van het verzet geen kans hadden alarm slaan. Er werden niet veel wapens gevonden, wel enkele schuilplaatsen. De Grüne Polizei kwam nog enkele malen terug en de overgebleven onderduikers waren bijna allemaal naar andere adressen vertrokken.

■ Strontschuit

De volgende morgen voeren we verder, nadat de meisjes van de huishoudschool alle kinderen van een lunchpakketje hadden voorzien. In Blauwverlaat had de gemeente speciaal voor ons een kalf geslacht en in de stampot verwerkt. Machtig lekker, maar helaas niet geschikt voor halfverhongerde kinderen. 's Avonds en 's nachts was bijna iedereen aan de 'dunne'.

Op elk schip was met kleden een afscheiding gemaakt, met daarachter

toilettemmers. Die moesten 's nachts worden gelegegd, anders liepen ze voor de ochtend over. De leidsters vonden dat te vies en dus moesten de schippersknechten dat doen. Op een van de schepen had het knechtje zich die nacht verslapen, juist toen de jongens aan de lopende band naar het toilet moesten. Toen de emmer vol was, zochten de jongens andere plaatsen om hun behoefte te doen en de volgende morgen zat het schip van voor tot achter onder de stront. Die schipper en z'n knecht waren boos, maar wij hebben hen hartelijk uitgelachen. Eigen schuld!

■ Dreigend Groningen

Inmiddels had het Bevrachtingscommissariaat in Groningen bevestigd, dat onze schepen in Groningen zouden worden gevorderd. Wij kregen de raad de kinderen vóór de stad te lossen of naar Winschoten te varen, waar ze uiteindelijk toch naar toe moesten. 'Als je in Groningen lost ben je in negen van de tien gevallen je schip kwijt.' We namen contact op met het Interkerkelijk Bureau Groningen, dat zou zorgen voor doorzending van de kinderen. We legden ons probleem voor en rekenden op begrip en medewerking, maar niets was minder waar. Ons werd gelast de kinderen af te leveren in de Noorderhaven in Groningen, daar zouden autobussen staan. Zo moest het gebeuren en niet anders.

Wij vroegen hun de kinderen in Zuidhorn, Hoogezand of Winschoten op te halen en wilden wel betalen voor de extra kosten, maar niets baatte. 'Zoals wij het geregeld hebben moet het gebeuren, anders trekken wij ons terug en zie je zelf maar waar je met de kinderen blijft', werd ons gezegd. Zelfs die Duitse officieren waren hulpvaardiger dan deze 'liefdadige' mensen.

■ Goede afloop

De volgende dag stond er zoveel wind, dat de sleepboot ons niet kon trekken, dus bleven we waar we waren. Ons groepje schippers vond het niet erg. Tenminste nog een dag 'uitstel van executie'. Wat is een eigen schip een heerlijk bezit als je bedenkt dat je er over één of twee dagen misschien van afgetrapt wordt en haar misschien nooit meer terugziet.

De dag daarop, 21 maart, konden we de reis vervolgen. We wilden op eigen gelegenheid naar Winschoten varen om de kinderen af te leveren, maar omdat we met geen enkele instantie contact konden krijgen, zagen we daarvan af. De kinderen moesten niet de dupe worden. Wij hadden ons beschikbaar gesteld om ze naar Groningen te brengen en moesten dat als goede schippers ook volbrengen, ondanks het gevaar dat ons boven het hoofd hing.

Met het Interkerkelijk Bureau spraken we af, dat we om drie uur bij het havenkantoor in de Noorderhaven zouden liggen en zij zouden voor autobussen zorgen, zodat wij zo snel mogelijk konden lossen en vertrekken.

De Bevrachtingscommissie zorgde tegelijkertijd dat iedere schipper een charter kreeg voor een lading graan van Hoogezand of Winschoten naar Wormerveer.

Om half vier waren de kinderen aan de wal en vertrokken wij naar Hoogezand. Toen er echter te weinig autobussen bleken te zijn, werd opnieuw een schip beladen met kinderen en alsnog door de sleepboot naar Winschoten gesleept. Dankzij de Bevrachtingscommissie en de Havendienst wisten we aan inbeslagname te ontkomen.



Bij het havenkantoor aan de Noorderhaven pikten bussen de kinderen op. (Foto met dank aan Rob Martens)



Besturen is meepraten zonder met iedereen mee te praten

door Gerhard Kreuze, voorzitter



Als relatief onervaren bestuurslid en sinds de laatste jaarvergadering voorzitter, kan ik onomwonden zeggen dat besturen lastig is. Aan de hand van een paar voorbeelden kan ik dat misschien duidelijk maken.

Vanaf begin vorig jaar hebben wij ons als bestuurders bij Kantoor Binnenvaart (dus ONS, RKSb en CBOB) behoorlijk intensief beziggehouden met de crisis. Het waarom mag duidelijk zijn. Je ziet dat vrijwel iedere collega te maken krijgt met een enorme terugval, dus je denkt na over oplossingen en maatregelen. Je doet dat niet als bestuur alleen, je betreft daarbij geïnteresseerde leden - noem ze kaderleden - en mensen die betrokken zijn bij de binnenvaart. Zo breng je een proces in gang, dat beleidsvorming heet. Dat is ook waarvoor je als bestuurder bent gekozen; beleid maken. Met alle informatie die tot je beschikking staat, probeer je het beste voor de sector te bereiken. En het resultaat?

Verdeeldheid

Dit traject heeft duidelijk gemaakt dat in feite elke oplossing of maatregel om de gevolgen van de crisis enigszins te dempen, is gestrand op

verdeeldheid in de eigen sector. Was het niet onderling in Nederland, dan wel tussen Nederlandse en buitenlandse schippers. Tussendoor vond ook de NMa nog wel iets, maar met een groter draagvlak hadden we dat ook nog wel kunnen mannen. Echter, de emoties liepen bij tijd en wijle hoog op. Begrijpelijk, maar soms ontspoorde het. Dat was niet altijd even fijn. Je steekt je nek uit en... enfin u kent het spreekwoord.

Fouten gemaakt

Tweede voorbeeld, de afloop van de overgangsbepalingen. Vanaf 2000 tot 2004 is de ESO daarbij betrokken geweest via overleg met de Centrale Rijnvaartcommissie. Alle organisaties in de ESO, de Duitse, Franse en Belgische bonden en Nederlandse bonden CBOB, ONS en jawel ook de ASV namen daaraan deel. Uiteraard had de ESO haar kritiek op de uiteindelijke beslissing van de CCR, maar alle genoemde

bonden hebben wel een gezamenlijke verantwoordelijkheid in deze. Ik geef ruiterlijk toe dat in deze kwestie fouten zijn gemaakt en dat we de gevolgen destijds hebben onderschat. Maar ook dit hoef ik mij niet alleen aan te trekken, want we hebben dat met zijn allen gedaan.

Niet zwart-wit

Dat toegeven verwacht ik van iedereen. U mag best weten dat ik met al die regelgeving ook vaak de neiging heb om te denken en te zeggen: waar bemoeien ze zich mee? Ik maak zelf wel uit of ik in de herrie wil zitten of niet. En als ik mijn schip wil aanpassen en wat aan het geluid wil doen, dan is dat mijn zaak en mijn keus als ondernemer om mijn schip beter verkoopbaar te maken. Maar als bestuurder weet je dat het niet zo zwart-wit ligt. En moet je het lef hebben dat tegen je leden en collega's te zeggen. Besturen is dus lastig; je staat voor je leden, je moet die taal blijven spreken, maar het mag niet ontaarden in vlak populisme.

Overleden

Ons bereikte het bericht dat Yvonne Craane, één van de kleuterjuffen van de Zwarte Zwaan, op 61-jarige leeftijd is gestorven. Veel schippers kennen haar, doordat ze zelf in haar klasje hebben gezeten of doordat hun kinderen Yvonne als juf hadden. Zij leefde voor haar kleuterschool en geen moeite was haar te veel voor 'haar' kinderen. Ze was de laatste jaren ernstig ziek. Kleuters,

ouders en haar collega's zullen haar missen.

Gerrit Bergsma (56), echtgenoot van Johanna Bergsma-Schuring, is 13 september overleden. Onze condoleances gaan uit naar zijn vrouw, kinderen en overige nabestaanden. Correspondentieadres: Mw J. Bergsma, ms Johan, p/a Buckhorstlaan 11, 8043 RK Zwolle.

Inloggen ledenpagina Kantoor Binnenvaart

Regelmatig krijgen wij de vraag hoe in te loggen op de ledenpagina van www.kantoorbinnenvaart.org. Als gebruikersnaam gebruikt u hier voor uw lid- of contractantenummer. Voor ONS-, RKSb- en CBOB leden is dat een getal, voor KB-contractanten een getal met 'C' ervoor.

Als wachtwoord gebruikt u de postcode van uw waladres, met de letters direct achter de cijfers en in hoofdletters. Dus: 1234AA.



Omgaan met tegenslag

Van het secretariaat

■ Vrijheid, blijheid?

Op het moment van schrijven is er weinig zicht op een nieuwe CAO. Na jaren onderhandelen wees de minister de algemeen verbindend verklaring af: het aantal werknemers van de onderhandelende werkgeversorganisaties zat 0,7 procent onder de vereiste 55 procent. Marginaal dus.

In augustus is geprobeerd via een aanvraag tot bindende loonverklaring (Wet op de loonvorming) alsnog deze status te krijgen. Dat verzoek aan het ministerie van SZW lijkt echter te worden getorpedeerd. VEB, VT Personeel en twee binnenvaartondernemingen hebben na publicatie in de Staatscourant 'bedenkingen' ingediend tegen de aanvraag. De afloop is onduidelijk. In het gunstigste geval treedt vertraging van enkele maanden op. Of we staan straks als sector met lege handen.

Wij vinden dat een zichzelf respecterende en geloofwaardige sector een CAO moet hebben. De CBOB heeft daar als werkgeversorganisatie altijd loyaal aan meegewerkt, want in de praktijk biedt een CAO de ondernemer een werkbaar kader om beloning en andere arbeidsvoorwaarden te regelen. Zonder CAO moet je op ondernemingsniveau met je personeel onderhandelen over loon, toeslagen, onregelmatigheid, verlof, dienstroosters, opleiding, bijscholing, etc. Concurrentie op arbeidsvoorwaarden ligt dan op de loer. Niet alleen in de sector, maar ook naar de bedrijven aan de wal. Personeel wordt schaarser en het is nu al moeilijk gekwalificeerde mensen te krijgen. Een ander punt is de Stichting CAO, die het Ontwikkelings- en Opleidingsfonds voor de binnen-

vaart beheert. Het fonds wordt in CAO-tijd gevoed met bijdragen van werkgevers en werknemers. Die geldstroom is opgedroogd, want geen CAO. Uit dat fonds wordt bijvoorbeeld de onderwijscoördinator binnenvaart betaald. In feite onze 'kwaliteitskeurmeester' van binnenvaartopleidingen en intermediair naar de onderwijsinstellingen. Dat was broodnodig en bleek zeer succesvol. Ook voor het interesseren van een nieuwe generatie werknemers en ondernemers wanneer de grijze golf afzwaait. Maar als het fonds opdroogt vult u maar in. Bovenstaande maakt schrijnend duidelijk dat je zonder een goede organisatiegraad een CAO kunt vergeten. Net als alle andere noodzakelijke binnenvaartzaken, onderwijs, huisvesting, laad- en losregelingen. Uw overlegpositie richting overheid, werknemersorganisaties en andere instellingen, ook internationaal, wordt ondermijnd. En iedere ondernemer in de binnenvaart die niet georganiseerd is, of - hoe begrijpelijk ook - opzegt omdat het even te duur is, draagt daar aan bij. De vrij vertaalde conclusie van binnenvaartambassadeur Verberk dat je 'met een versplinterde, ongeorganiseerde sector geen resultaten kunt verwachten' is pijnlijk, maar was voorspelbaar. Gelukkig heeft de CBOB een trouw ledenbestand. Maar we kunnen nog groeien. Net als onze zusterorganisaties.

Nieuw lid

Hoogendoorn Nautique Vof, fam. C. & E. Hoogendoorn-Heuvelman, Krimpen a/d IJssel; ms Desiderio, 516 ton.

'Niemand van jullie zal omkomen, alleen het schip zal verloren gaan' (Handelingen 27:22).

Een gewaagde uitspraak in schipperskring, deze woorden van Paulus, wanneer hij in een zware storm is terechtgekomen! Het schip is immers het leven van iedere schipper! En Paulus lijkt er bijna achteloos over te doen.

Toch hebben we dit Bijbelgedeelte gekozen als leidende tekst bij het thema 'Omgaan met tegenslag' voor het Najaarsweekend van het Pastoraat Binnenvaart. Natuurlijk spreekt Paulus niet achteloos over het schip. Hij probeert de dingen in verhouding te zetten. Een schip is vervangbaar. Een leven niet! Straks is er weer een ander schip. We klampen ons zo gauw vast aan allerlei uiterlijke zaken als bezit, toekomstplannen, aan wat we ook nog willen bereiken. Alsof enkel deze zaken ons levensgeluk bepalen. En als door tegenslag deze zaken gaan wankelen, raken we in paniek. Denk aan de kredietcrisis! 'Het schip ver gaat!'

Paulus' woorden mogen achteloos klinken, maar zijn beslist niet achteloos uitgesproken. Nogmaals, hij zet de dingen in verhouding: 'Niemand van jullie zal omkomen.' En even verder: 'Houd dus moed, want ik stel vertrouwen in God.'

Het is een zaak van vertrouwen op God om onze (schijn)zekerheden van voorheen te durven loslaten en op zoek te gaan naar de kansen en mogelijkheden die God in deze nieuwe situatie geeft. Want kijken we alleen maar om naar wat wás en niet meer is, dan zien we voorbij aan wat er wél is.

Iemand die door zware tegenslag getroffen was, zei eens tegen mij: 'Mijn leven lijkt één zwart vlak. Toch ga ik elke dag op zoek naar één puntje licht in al dat zwart. Daar zet ik dan mijn blik op vast. Alsof dan het zwart wat minder zwart wordt.'

'Niemand van jullie zal omkomen!' Zelfs in het diepste zwart houdt God ons vast. Hij gelooft in toekomst voor ons, óók als wij het niet kunnen!

Wilt u hierover meedenken? Welkom in het najaarsweekend van 29 tot 31 oktober!

G. van Zeben.

Sterk in de binnenvaart

De Rabobank is marktleider in de binnenvaart. Daar zijn we trots op. Dit betekent dat we weten wat er leeft in deze sector. Onze adviseurs hebben niet alleen oog voor de cijfers maar ook voor wat een financiering verder voor u betekent. Samen met uw accountant geven wij u informatie waardoor u in staat bent de juiste beslissingen te nemen bij de aankoop, verkoop of nieuwbouw van een schip. De Rabobank binnenvaartbanken Altena, Krimpenerwaard, Merwestroom en Oosterschelde zijn u graag van dienst met al uw financiële zaken.



Rabobank binnenvaartbanken werken samen om u nog beter van dienst te zijn. Dat is het idee.

Rabobank. Een bank met ideeën.

www.rabobank.nl/binnenvaart



CDNI
ECO CARD

Heeft u 'm al?
De
internationale
ecorekening?

Voor informatie:
www.sabni.nl
Telefoon 010 - 412 95 44

SAB



De nieuwe generatie AIS transponders: TrueHeading Voyager X3 (by ComNav)

- Compact model voor op- of inbouw
- een echte Inland AIS
- Modern Design
- Betrouwbaar
- Korte Installatietijd
- Shiptron verzorgt de subsidieaanvraag!



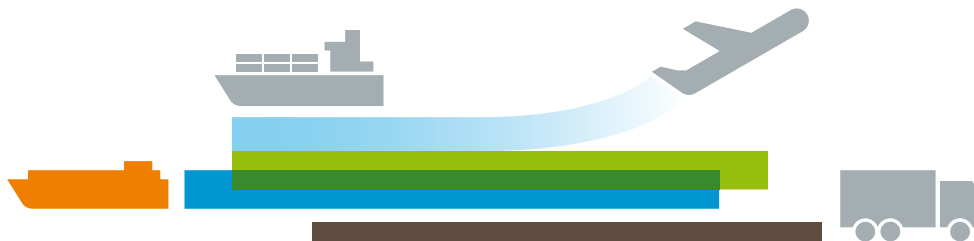
Officieel Erkend AIS Inbouwbedrijf
www.shiptron.nl +31(0)228-317437

Adverteerdersindex

ABN Amro	2
Abri	10
Blommaert	2
Bureau Veritas	14
Da Vinci College	10
EFM	2
Heinen & Hopman	2
Rabobank	23
SAB	23
Sdu	24
Shiptron	23
SON	14
Van Dijk advocaten	15

Met Transportzone vaart ú de juiste koers!

Transportzone bundelt alle transportwetgeving, licht toe en helpt, maar biedt ook nieuws voor alle transportsectoren. Handig gecategoriseerd, ook voor de binnenvaart.



TRANSPORTZONE BINNENVAART

Transportzone: wijzer in regels

Met een abonnement op Transportzone/binnenvaart:

- ✓ bent u altijd volledig up-to-date
- ✓ heeft u toegang tot alle relevante wetgeving én toelichting op de wetgeving
- ✓ vindt u gemakkelijk en snel de gewenste informatie
- ✓ ontvangt u naast alle online informatie ook nog eens twee jaarboeken

Maak nu kennis met Transportzone

Voor € 25,- kunt u één maand rondkijken op Transportzone. U ziet direct de voordelen van deze nieuwe website.

www.transportzone.nl

Of volg Transportzone via [LinkedIn](#) en [twitter](#)

