

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 9 - NUMMER 7/8 - JULI/AUGUSTUS 2007

*Kunststof binnenschip  
oogst 'Brussels lof'*

*CCR verheugd over de  
aandacht voor milieu*

*Gevraagd: vernieuwende  
ideeën voor binnenvaart*

*Werknemers van over de  
grens: hoe zit dat?*

**A d v e r t e n t i e**

## 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)

## Eindredactie

Johan Salverda

## Basisontwerp

A. Birnie BNO, Twello

## Vormgeving

Artnic, Deventer

## Uitgever

Rob van Berkel  
Uitgeverij Nassau,  
Postbus 23  
7400 GA Deventer

## Abonnementen

### klantenservice

Uitgeverij Nassau bv  
Tel.: +31 (0)172 47 60 85  
(van 9.00 uur tot 17.00 uur)  
Fax: +31 (0)172 65 33 07  
E-mail: marketinggroep@wknassau.nl

Abonnementsprijs 2007:

€ 85 excl. BTW

Een abonnement kan ieder gewenst moment ingaan. Beëindiging van het abonnement kan uitsluitend schriftelijk geschieden, uiterlijk twee 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. Verschijning 11 keer per jaar

## Advertenties

Uitgeverij Nassau  
Postbus 23, 7400 GA Deventer  
Advertentieverkoop:  
Kamp en Kok Mediapartners  
Tel.: 0547 - 384440  
Fax: 0547 - 384490  
Mobiel: 06-51279552  
E-mail: johnkamp@home.nl  
Orderbehandeling:  
Ewald Nieuwenhuis  
Tel.: 0570-665546  
Fax: 0570-665530

## Drukkerij

Giethoorn Ten Brink

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](http://www.stichtingrota.nl)

**HOI**  
2007  
PRINT

Nederlands  
**uitgeversverbond**  
Groep uitgevers voor  
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:  
Johan Salverda



## Vernieuwende ideeën en boeien van kunststof 7



## Klein schip moet op ander spoor 12 en 13

## Spektakel tijdens 30e Wereldhavendagen 20



CAO-overleg muurvast	4
Effe Dubbel	5
'Brussels lof' voor kunststof schip	6
Vernieuwende ideeën gevraagd	7
Kunststofboeien	7
Financiën: verzekeringspakket	9
Valse tonen in VERS II	10
Juridische vraagbaak	11
Kleine schip moet op ander spoor	12 en 13
Voorjaarsvergadering CCR	14
Catamaran bestrijdt olievervuiling	15
Voorzitterschap IVR nu Nederlands	15
Werknemers van over de grens	17
Onderkoeling loert ook 's zomers	19
Wereldhavendagen met veel spektakel	20
CBOB-secretariaat	21
Nieuws van ONS	22
Vraag en antwoord	22

## rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,  
ONS, CBOB en RKSB Sint-Nicolaas,  
VBR en Bond van Eigenschippers.  
21 en 22

# CAO overleg muurvast

Tijdens de CAO onderhandelingen van 5 juni hebben Kantoor Binnenvaart en Rijn en IJssel gepleit voor de verlenging van de huidige CAO tot 1 januari 2008 in plaats van 1 september 2007. Dit om de Algemeen Verbindend Verklaring voldoende tijd te geven. Het bestuur van het intern verdeelde CBRB heeft echter haar handtekening onder het principeakkoord van 31 januari over een verlenging van de huidige CAO genegeerd en daarmee ook het voorstel van Kantoor Binnenvaart en Rijn en IJssel afgevoerd. Daarmee is het akkoord over verlenging van de huidige CAO verbroken.

Hoewel alle betrokken organisaties (ook CNV en FNV) streven naar een op termijn nieuwe en gemoderniseerde CAO, wordt de route daar naar toe zeer lastig. Kantoor Binnenvaart is van mening dat dit de sector niet ten goede komt, gezien het feit dat ontbreken van een sturende en algemeen verbindend verklaarde CAO het aantrekken van nieuw personeel verder zal bemoeilijken.

Daarnaast kan er een negatieve beloningssfeer ontstaan die geen recht doet

aan de functie-uitoefening van bemanningsleden. Diverse afspraken die voor zowel de werkgever als de werknemer positief zijn, zoals een branche RI&E, een middeling van de 48-uurs periode en een langere proeftijd kunnen vooralsnog op losse schroeven komen te staan.

Tenslotte zal er binnen de sector onderlinge concurrentie ontstaan tussen degenen die hun personeelsbeleid moeten

inrichten op grond van de bestaande CAO en degenen die hun eigen voorwaarden kunnen hanteren.

Dit kan worden voorkomen door de bestaande CAO te verlengen en vervolgens met zijn allen op te trekken naar een nieuwe, gemoderniseerde CAO. Net als in andere bedrijfstakken moeten alle werkgeversorganisaties in de binnenvaart er rekening mee houden dat er ook werknemersorganisaties zijn.

## Nul voor Europeanummer

Sinds 1 april is in ieder geval in het werkingsgebied van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart - de Rijnsoeverstaten en België - het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) ingevoerd.

Het ENI bestaat uit een voorloophnummer van drie cijfers die het land aangeven en een lopend nummer van vijf cijfers. Voor Nederland is de reeks van 020 - 039 gereserveerd en dat betekent voor de onder Nederlandse vlag varende schepen dat vóór het huidige

Europeanummer een 0 (nul) geplaatst moet worden.

Voor de bestaande schepen geldt een overgangsregeling. Het nummer met de nul ervoor moet op het schip aangebracht worden bij de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek. Dat is uiterlijk, maar eerder mag ook. Dus als u toch aan de gang gaat met nieuwe letters of bord, laat u niet weerhouden. De schepen die per 1 april in de vaart zijn gekomen, moeten het nieuwe nummer al voeren.

### Kijk eens wat verder...

Ja, ik vind een goede binnenvaartvertegenwoordiging belangrijk en daarom

- word ik contractant bij Kantoor Binnenvaart. Stuur mij een infopakket en aanmeldingsformulier.
- vraag ik een infopakket voor een collega aan.  
Zelf ben ik aangesloten bij CBOB / ONS / RKSBB / KANTOOR BINNENVAART / VBR / BvE \*  
\* Svp doorhalen wat niet van toepassing is.

#### Gegevens aanbrenner:

Naam: \_\_\_\_\_ Naam schip: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_ Postcode + Plaats: \_\_\_\_\_

#### Gegevens nieuwe contractant:

Naam: \_\_\_\_\_ Naam schip: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_ Postcode + plaats: \_\_\_\_\_  
Datum: \_\_\_\_\_ Handtekening: \_\_\_\_\_

Stuur de bon in een ongefrankeerde envelop op naar: Kantoor Binnenvaart, Antwoordnummer 3067, 3000 WB Rotterdam.



### Kantoor Binnenvaart

Een infopakket kan worden aangevraagd via [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org), telefoon 010-2060600 of per fax 010-4147584

Nieuwe contractanten ontvangen als welkomstgeschenk een compacte kwaliteitskijker (10x25) in een beschermetui. Aanmelders van contractanten krijgen een handig opvouwbaar leeslampje. Als u drie contractanten werft krijgt u ook die mooie verrekijker!

# Vakantie!

door Johan Salverda

**Dit is precies het twaalfde nummer van Magazine Binnenvaart, waar ik als eindredacteur tot nu toe de hand in heb gehad. De dagen waren soms lang, de maanden kort om alle bijdragen die plaats te geven die ze verdienen. Dat hoort echter bij het bladenmaken. En dat hebben we met zijn allen met veel overgave het afgelopen 'boekjaar' - voor ons loopt dat van juli/augustus tot inderdaad juli/augustus - weer gedaan. Gelukkig ook met uw steun en - wat ook heel belangrijk is - met uw waardering. Kijk de uitkomsten van het lezersonderzoek, dat we in het vorige nummer publiceerden, er maar op na. We zijn blij met die instemming van de lezers, want voor u maken we per slot van rekening dit blad.**

Terugkijkend op zo'n eerste jaar, springt een aantal zaken er wat mij betreft uit. Daar is in de eerste plaats de positieve ontwikkeling van de binnenvaart als bedrijfstak. Onze driekleur wappert fier op het grootste aantal schepen dat de Rijn bevaart. We hebben de grootste en de meest moderne binnenvaartvloot van Europa. Voorwaar iets om trots op te zijn. Zo iets komt je niet aanwaaien. Daar is lef en inzicht voor nodig. We (hebben) laten zien dat het ondernemerschap niet - meer - eindigt bij de voorbolder. De binnenschipper heeft zich steeds meer ontwikkeld van ambachtsman tot ondernemer. De Chinese casco's zijn nauwelijks aan te slepen. Zolang de risico's bedrijfseconomisch beredeneerd beperkt blijven, prima. We hebben de wind in de rug en een weersverandering zit wat dat betreft, voorlopig althans, nog niet in de lucht.

Veel aandacht is er ook (geweest) voor de positie van de kleinere schepen en de vaarwegen die daar bijhoren (of omgekeerd...) Op verschillende plaatsen - en zeker niet in de laatste plaats in deze kolommen - is de discussie over de kansen en bedreigingen van het kleinere schip aangezwengeld. In het Convenant dat binnenvaartbreed met de overheid werd afgesloten, is een prominente plaats



ingeruimd voor het kleine schip. Terecht, want we zouden met zijn allen een aantrekkelijke positie prijsgeven, als we de kleinere vaarwegen laten dichtslibben en daarmee de schipper-eigenaren van de kleinere schepen maar laten aanmodderen. Nieuwe inzichten zijn nodig. Daar hebben we royaal de ruimte voor gegeven. En doen dat ook deze editie weer.

Gelukkig gloren er diverse lichtpuntjes - nee, geen ledverlichting die het overzicht alleen maar vertroebelt, maar een sfeerverlichting, die een juist licht werpt op alle zaken, die met de binnenvaart - en dus ook met de kleinere schepen - te maken hebben. Ook op overheidsniveau is het besef doorgebroken dat een moderne vloot niet zonder kleinere eenheden kan, willen we op milieuverantwoorde wijze onze groeiende transportfunctie kunnen vervullen. Ook een klein schip haalt al gauw veertig vrachtwagens van de weg...

Natuurlijk zijn er meer zaken aan de orde geweest. Belangrijke ook. Denk bijvoorbeeld maar aan de problemen van de tankvaart (enkel- versus dubbelwandig), waarbij een zware wissel wordt getrokken op het ondernemerschap door 'majors' als de grote oliemaatschappijen, die de wet dreigen voor te schrijven. 'Enkelwandige tankvaarders' dreigen daarbij ten onrechte voortijdig tussen wal en schip te vallen. Dat zou dus niet moeten kunnen.

Wat daarentegen wel kan, is dat we de komende tijd weer even op adem komen. De vakantie staat voor de deur en laten we die periode gebruiken om even te onthaasten, zoals dat zo fraai heet. We gaan het een beetje kalmer aan doen, genieten van de dingen die naast het ondernemerschap het leven ook zo leuk maken. Even de accu opladen. Daarom: een goede vakantie gewenst en op deze plaats tot ziens in september, want dan verschijnt het volgende nummer van Magazine Binnenvaart. Maak er - ijs en weder diende - een mooie zomer van!

## Z-H stopt inzamelen van chemisch afval

De provincie Zuid-Holland is per 1 juli gestopt met het inzamelen van chemisch afval op de provinciale sluizen in Gorinchem, Vianen en Gouda. Het Landelijk Afvalstoffenplan stelt eisen aan de wijze van inzameling van afval. Inmiddels is er een landelijke inzamelingsstructuur opgezet voor het inzamelen van klein gevaarlijk afval. De binnenvaart dient haar klein chemisch afval (KCA) af te geven aan erkende inzamelaars en de administratie aan boord te bewaren. De provincie is geen erkend inzamelaar en verwijdert daarom, in overleg met de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart, de depots op de provinciale sluizen.

## Stewards bieden helpende hand

Om de doorstroming van de scheepvaart te bevorderen en de wat minder ervaren recreatieschippers de helpende hand te bieden door bijvoorbeeld een lijntje aan te nemen, worden deze zomer in heel Nederland stewards ingezet op de sluizen van Rijkswaterstaat. Tijdens Hemelvaart en Pinksteren is alvast proefgedraaid. Begin deze maand was op de Houtribsluizen bij Lelystad de officiële landelijke aftrap van de actie 'Stewards op de sluis'. De actie wordt gecoördineerd door de projectgroep 'Betrouwbaar op de Vaarweg' van Rijkswaterstaat.

## Marifoon terug op spoorbruggen

De marifoons zijn terug op de spoorbruggen van Zutphen en Zwolle. Dat is gebeurd op last van de minister van Verkeer en Waterstaat. Beheerder Prorail schafte de marifoons in mei af omdat ze werden bediend door ongediplomeerd personeel. Schippers moesten voortaan telefonisch om een brugopening vragen. Dat is in strijd met de nautische regelgeving. Koninklijke Schuttevaer dreigde met een kort geding. Dankzij voortvarend handelen van het districtshoofd Oost-Nederland van Rijkswaterstaat kon dat worden voorkomen.

# ‘Brussels lof’ Nederlands binnenschip van kunststof

*Kleinere vaarwegen vormen het vaargebied*

**De Europese Commissie heeft een Nederlandse projectsubsidie van 0,6 miljoen euro aan de binnenvaart goedgekeurd. Het project heeft ten doel ontwikkeling en gebruik van lichtgewichtschepen aan te moedigen. Europese transportpolitiek stimuleert gebruik van binnenvaart en andere milieuvriendelijke transportvormen als concurrerende alternatieven voor wegvervoer.**

De Commissie mikt op promotie en versterking van de concurrentiepositie van de binnenvaart, speciaal door een sterkere integratie in multi-modale vervoersketens via het NAIADES-programma. De Commissie vond dit project niet in strijd met de mededingingsregels en ging akkoord.

## ■ Kleinere vaarwegen

In dit project gaat het om onderzoek en ontwikkeling van een multi-purpose, lichtgewicht schip van composiet-materiaal (vezelversterkt kunststof). Het schip moet geëxploiteerd kunnen worden op de vaarwegen, die nu voornamelijk door de ‘bestaande vloot kleinere conventionele schepen’ worden bediend. Het nieuwe type gaat ‘CompoCaNord’ heten. Door het lagere gewicht heeft het schip minder diepgang, waardoor hogere snelheden en/of lager brandstofverbruik mogelijk zijn. Bovendien kan het ook beter bij lagere waterstanden worden ingezet. Het onderzoeksresultaat komt algemeen ter beschikking.

Voor de eerste uitvoering is op basis van technische en economische aspecten gekozen voor transport van voedingsmiddelen (maïs, rijst), bouwstoffen en licht chemische stoffen (NaCl, vloeibare kunstmest). Vanwege het isolerend effect van de composiet behoren ook koeltransporten tot de mogelijkheden.

## ■ Gewichtsbesparing 50%

De CompoCaNord wordt ontwikkeld door een consortium van marktpartijen. Schipco zal als onafhankelijk projectleider optreden voor de deelnemende partijen, een groep van composietverwerkende bedrijven in Medemblik, provincie Noord-Holland, TNO, schip

perscoöperatie ELV en Rijkswaterstaat. Ook docenten en studenten van Hogeschool InHolland werken hieraan mee.

Er is een pakket van eisen opgesteld met de randvoorwaarden waaraan de CompoCaNord moet voldoen. Op basis van regelgeving van Lloyd’s klassebureau zijn de veiligheidseisen vastgelegd; onderzocht is of deze eisen te combineren en haalbaar zijn. Daarbij is gekeken naar technische, sociale, economische en - uiteraard - duurzaamheidsaspecten.

Het gewicht van het composiet casco wordt geschat op 85 tot 90 ton, wat ten opzichte van een vergelijkbaar stalen casco een besparing van 50% oplevert. Er is een kosteneffectieve productiemethode voor de scheepsconstructie ontwikkeld en het lijkt haalbaar om deze composiet (vezelversterkte kunststof) constructie te bouwen tegen een meerprijs van 15% tot 30%. Bij een meerprijs voor het casco van 30% wordt de aanschafprijs van de CompoCaNord ongeveer op € 900.000 geschat.

## ■ Tweelaags accommodatie

De afmetingen van het casco zijn 65 x 5,75 x 4 m. Het laadruim van ca 1100 m<sup>3</sup> (2 ruimen met een middenerf) wordt zo groot mogelijk; 50 m is gewenst. Maximale diepgang 3m (i.v.m. vrijboord, ramen achterschip, vaargebied etc.). Laadvermogen op 3 m ca 900 ton; lege diepgang ca 30 cm.

De voorstuwing is elektrisch (twee intrekbare hekpropellers en een boegschroef). De elektriciteit wordt geleverd door een generatorset in het middenerf, waarin ook de bunkers zijn geplaatst. Daardoor ligt het schip leeg gelijklastig

en is er achterop geen hinder van lawaai en ander machinekamerongerief.

Het achterschip biedt door deze oplossing plaats aan een moderne tweelaags accommodatie (woning, stuurhuis) van 10 x 5,75 m. De woonruimte, die dus de hele breedte van het schip beslaat, bestaat uit twee woonlagen; drie slaapkamers en een badkamer beneden, woning en keuken boven. Het stuurhuis meet drie bij drie meter en is in hoogte verstelbaar.

Met de ontwikkeling is rekening gehouden met de exploitatie door een gezinsbedrijf. Gezien de specificaties lijkt het daarvoor bij uitstek geschikt.

Meer info: <http://www.vezelversterkt.nl/text/CompoCaNord.htm>

[http://informatie.binnenvaart.nl/artikel\\_home.php?info\\_id=516](http://informatie.binnenvaart.nl/artikel_home.php?info_id=516)

## Vluchtweg nu ook verplicht voor de overige binnenvaart

**De vluchtweg is sinds 1 juli niet langer alleen verplicht voor de tankvaart. Ook voor droge bulk, containervaart en stukgoed geldt in het geval van vervoer van gevaarlijke stoffen een verplichte vluchtweg. Het ministerie van V&W en de binnenvaartsector zijn daarbij een praktische invulling van de nieuwe regelgeving overeengekomen.**

In de tankvaart geldt tijdens het laden en lossen een verplichte rechtstreekse vluchtweg van zowel voor- als achterstevan naar de wal. Voor droge lading geldt de verplichting van één vaste vluchtweg tussen schip en wal. Een veiligheidsdeskundige van de ‘walkant’ moet concreet een tweede alternatief aangeven en dit vastleggen in een rapport. De schipper moet zorgen voor toepasselijke middelen om aansluiting te krijgen op de walvoorzieningen. Deze zijn niet anders dan die al verplicht zijn conform het ROSR.

# Gevraagd: vernieuwende ideeën kleine binnenvaart

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zoekt ondernemers die kansrijke ideeën hebben voor de binnenvaart op de kleine vaarwegen. Staatssecretaris Tineke Huizinga stelt hiervoor 900.000 euro beschikbaar. Dit initiatief is genomen omdat het aantal kleine schepen in de binnenvaart afneemt, terwijl kleine schepen goed kunnen concurreren met het wegvervoer.

Naar verwachting neemt het aanbod van kleine schepen in de toekomst af als gevolg van veroudering van de vloot en vergrijzing van het personeel. Het is belangrijk om nu en in de toekomst voldoende kleine schepen in de vaart te hebben om aan de vraag te kunnen voldoen. Gevolg is anders dat onnodig veel vrachtauto's op de weg komen die hogere maatschappelijke kosten met zich meebrengen door bijvoorbeeld de toename van de filedruk.

Met het initiatief van V&W worden ondernemers in staat gesteld nieuwe ideeën en uiteindelijk prototypen te ontwikkelen. Er zijn geen harde eisen gesteld in welke richting deze ideeën vorm moeten krijgen, wel is de problematiek in een aantal uitdagingen samengevat.

Dit zijn: modernisering van de vloot, nieuwe ladingstromen, efficiëntere overslag, meer innovaties, imagoverbetering, betere afstemming met ruimtelijke orde-

ning en betere financieringsmogelijkheden. Om in de toekomst de voordelen van deze sector goed te benutten is het belangrijk dat ideeën aansluiten op de genoemde uitdagingen in deze branche.

## ■ Amerikaans model

Het stimuleringsinstrument dat voor deze regeling wordt toegepast heet SBIR (Small Business Innovation Research) en richt zich vooral op ondernemers. Het SBIR is een programma naar Amerikaans model, waarbij de overheid ondernemers uitdaagt oplossingen te onderzoeken voor maatschappelijke vraagstukken. De ontwikkeling van de ideeën wordt gefinancierd in twee fases: een haalbaarheidsstudie en een ontwikkelingsfase. De vier beste ideeën worden gefinancierd in de eerste fase. Uit de vier studies worden door een beoordelingscommissie de twee ideeën met het grootste marktpotentieel geselecteerd voor verdere ontwikkeling van het product of de dienst.

Ondernemers die deze uitdaging aangaan, maken kans op een volledige vergoeding voor het proces van idee tot prototype. Na het succesvol doorlopen van dit ontwikkelingsproces (maximaal drie jaar) vindt de marktintroductie plaats op eigen commerciële kracht. Deze nieuwe vorm van financieren kenmerkt zich door relatief weinig procedures en lage administratieve lasten, zodat ondernemers slagvaardig kunnen handelen.

Bedrijven die goede ideeën hebben, worden uitgenodigd een voorstel voor een haalbaarheidsonderzoek in te dienen bij SenterNovem, het agentschap voor Duurzaamheid en Innovatie. SenterNovem voert dit project uit voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De plannen kunnen ingediend worden tot en met 1 september aanstaande. Meer informatie over de wijze van projecten indienen, procedure van beoordeling en de selectiecriteria, vindt u in de SBIR-handleiding op [www.sbir.nl](http://www.sbir.nl). Ook kunt u contact opnemen met dhr. M. (Meeuwis) van Wirdum, telefoon 030-2393425 of per e-mail [sbir.bkv@senternovem.nl](mailto:sbir.bkv@senternovem.nl) of secretaresse mevrouw B. Houterman, telefoon 070-3735339.

# RWS vervangt stalen boeien door kunststof

Rijkswaterstaat vervangt alle stalen boeien door kunststof exemplaren op alle grote Nederlandse binnenwateren.

De kunststof boeien hebben voordelen voor de gebruikers van de vaarwegen en het milieu. Ook heeft het materiaal technische voordelen. Zo zijn de kunststofboeien voor de gebruikers van de vaarwegen overdag beter zichtbaar en door het gebruik van LED lichten ook 's nachts beter van grote afstand te zien. Het onderhoud aan kunststof is minimaal, schilderen is overbodig en bij het schoonmaken komen er geen verfdeeltjes terecht in het aquatisch milieu. De levensduur van een kunststofboei is tien tot vijftien jaar, eventuele schade-restanddelen zijn volledig recyclebaar.



**A d v e r t e n t i e**

# Verzekeringpakket: nut en noodzaak

door Wim Onderdelinden, directeur Stichting Abri



**De ondernemer in de binnenvaart heeft te maken met nogal wat soorten al dan niet noodzakelijke en/of overlappende verzekeringen. Het is daarom goed het pakket regelmatig tegen het licht te houden.**

Zomaar een greep uit het aanbod van verzekeringen voor diverse doeleinden:

- scheepsverzekering
- ladingverzekering
- inboedelverzekering
- rechtsbijstandsverzekering
- levensverzekering
- pensioenverzekering
- krediet-/incassooverzekering
- aansprakelijkheidsverzekering
- autoverzekering
- arbeidsongeschiktheidsverzekering
- ziektekostenverzekering
- ongevallenverzekering
- ziekengeldverzekering
- verzekeringen met betrekking tot personeel

## ■ Aspecten/overwegingen

- steeds moet worden afgewogen het nut en de noodzaak, afgezet tegen de premie;
- de verzekeringspremies moeten ook in

verantwoorde verhouding staan tot de opbrengst die de binnenvaartonderneming genereert. Anders gezegd: het is heel makkelijk om een heel mooi verzekeringpakket samen te stellen. De betaalbaarheid is echter een eerste vereiste;

- het is goed en verstandig om periodiek de verzekeringsportefeuille door te nemen en te actualiseren/aan te passen. Eventuele overlappings kunnen dan worden opgespoord;
- zekerheid inkopen (door bijvoorbeeld het sluiten van krediet-/incassooverzekering) past meer in de huidige tijd dan vroeger. De (gemiddelde) omzetten (bruto-vrachtopbrengsten) zijn enorm toegenomen gedurende de laatste jaren. Een oninbare vordering hakt er direct fors in. In de praktijk blijkt dat er bij een failliete opdrachtgever c.q. bevrachter ook niets meer te halen valt. Kosten/baten/ondernemersrisico's: afbakening hiervan, ook op dit

- punt, is zeker normaal geworden;
- bij de pensioenverzekering (onderdeel van estate-planning) is al heel lang, maar recent zeer actueel, aan de orde de vraag hoeveel er eigenlijk is gereserveerd/belegd voor later. Hoeveel zijn de huidige polissen nu eigenlijk waard? Vanwege de gerezen grote vraagtekens komt er zelfs een parlementaire enquête over. Door de, impliciet door onder andere de verzekeringsmaatschappijen in rekening gebrachte (hoge) kosten, blijken de waarden fors tegen te vallen en is er dus veel minder voor later gereserveerd dan aanvankelijk werd gedacht. Het advies op dit punt is dan ook hier direct in te duiken en de zenuw bloot te leggen;
- onderzoek naar vormen van 'pakketverzekering' is ook aan te bevelen. Dit betekent dat meerdere verzekeringen tegelijk bij één maatschappij worden ondergebracht waardoor er kortingen kunnen worden verstrekt;
- 'van de wieg tot het graf' verzekerd zijn is geen automatisme. Daar komt tegenwoordig veel (meer) bij kijken. Betrouwbare adviezen en polissen zijn hierbij de sleutels.

## Alert zijn op kindertoeslag

**In het coalitieakkoord van CDA, PvdA en Christenunie is afgesproken dat de huidige belastingkorting voor gezinnen met kinderen zal worden vervangen door een inkomensafhankelijke toeslag en vervolgens door een eveneens inkomensafhankelijk kindgebonden budget. De binnenvaart moet hierbij extra op haar tellen passen.**

Nadeel van de huidige situatie is dat mensen met een laag belastbaar inkomen weinig of niet profiteren van de belastingkorting, terwijl zij natuurlijk wel de kosten van de kinderen hebben. In de eerste stap wordt dat in 2008 gerepareerd en komt er per gezin een inkomensafhankelijke toeslag. In 2009 zal de toeslag niet langer per huishouden, maar per kind worden verstrekt. Dit kindgebonden budget heeft als doel een inkomensafhankelijke tegemoetkoming in de kosten van kinderen te geven en

wel zodanig dat de tegemoetkoming hoger is naarmate het aantal kinderen.

De Tweede Kamer heeft op 21 juni over het voornemen van het kabinet gedebatteerd en in meerderheid (onder andere de coalitie en GroenLinks) minister Rouvoet groen licht gegeven om het verder uit te werken.

## ■ Waakzaamheid geboden

Zoals gezegd gaat het hier om een inko-

mensafhankelijke regeling in relatie tot kinderen en dan is er voor de binnenvaart extra waakzaamheid geboden vanwege de speciale situatie van kinderen op het internaat. Die wonen dan immers niet op hetzelfde adres als de ouders en daardoor kunnen ouders op grond van de Algemene wet inkomensafhankelijke regelingen de toeslag misslopen.

In een brief hebben Kantoor Binnenvaart en het CBRB minister Rouvoet gevraagd hiermee rekening te houden en dit onbedoelde neveneffect zonodig te repareren. Een afschrift van de brief is naar de Tweede Kamer gestuurd zodat het parlement eveneens op de hoogte is.

# Valse tonen in VERS II

door Gerard Kester

**Het heeft even geduurd maar de VERS II regeling - voortzetting van de subsidieregeling emissiearme dieselmotoren voor binnenvaartschepen - is vanaf 13 juni 2007 van kracht geworden.**

**Binnenvaartondernemers die de afgelopen maanden een fase II motor hebben ingebouwd, kunnen nu eindelijk de subsidie aanvragen. De motoren moeten wel vóór 1 juli jongstleden ingebouwd zijn want per die datum zijn ze wettelijk verplicht en daarna is subsidiëring niet meer toegestaan.**

Is de subsidie voor de fase II motor dus per 1 juli 2007 feitelijk ten einde, wat blijft is de subsidiëring van een retrofit-installatie oftewel katalysator van het type SRC (Selective Catalytic Reduction). Een aanvraag daarvoor moet vóór 15 oktober aanstaande zijn ingediend.

Het is overigens de vraag of daar veel gebruik van zal worden gemaakt omdat er nog nauwelijks geschikte en betaalbare katalysatoren voor scheepsdieselmotoren beschikbaar zijn. De plaatsing van een katalysator moet binnen zes maanden na goedkeuring van de subsidieaanvraag gerealiseerd zijn.

## ■ Onaanvaardbaar

Het ministerie van VROM heeft er niet alleen ontzettend lang over gedaan om de regeling te publiceren, er is ook met betrekking tot de te verstrekken bedragen een wijziging doorgevoerd die voor Kantoor Binnenvaart niet aanvaardbaar is. Die wijziging komt er feitelijk op neer dat iemand die een hoofdmotor heeft ingebouwd van minder dan 500 kW, 4000 euro minder subsidie krijgt.

Navraag leert dat VROM dat heeft gedaan omdat er in die motorvermogens nogal wat tweedehands motoren zijn geplaatst en daardoor de verhouding tussen de subsidie en de investering zoek was. Op zich is daar wat voor te zeggen, maar van de oplossing die men nu gekozen heeft, zijn met name de schippers die een nieuwe motor hebben geplaatst, de dupe.

Het ministerie heeft niet met de binnenvaart overlegd over deze wijziging en het is ook de schippers die bezig waren met een nieuwe motor, niet verteld. Een kwalijke zaak en KB laat dat er niet bij zitten.

De volledige informatie over de VERS-regeling kunnen wij op verzoek toesturen. Ze is ook te vinden op de website van SenterNovem die de regeling uitvoert: [www.senternovem.nl/vers](http://www.senternovem.nl/vers).

# BHV nodig en nuttig voor een veilige vaart

**Als werkgever bent u conform de Arboret verplicht te voldoen aan de doelvoorwaarden die gelden voor de invulling van de bedrijfshulpverlening (BHV) aan boord. De Arboret 2007 laat een flink deel over aan de ondernemer. De bekende 'BHV'er' blijft wel bestaan en heeft ook nog wel zijn zogenaamde 'voorpostfunctie', maar enige aanwijzingen voor de uitvoering van de BHV zijn daarom wel van belang.**

Binnen het binnenvaartbedrijf kunt u zelf BHV'er zijn, maar het is raadzaam iemand anders (bijvoorbeeld een medewerker) aan te wijzen als vervanger. Als BHV'er bent u onder andere verantwoordelijk voor contact met hulpverleningsorganisaties buiten uw bedrijf, en de zorg voor het in veiligheid brengen van werknemers bij direct ernstig gevaar. Hiervoor wordt vaak een ontruimingsplan gemaakt.

Voor wat betreft de invulling van het takenpakket van de BHV'er stelt de Arbo-

wet 2007 geen concrete voorschriften meer vast. Om toch taken vast te stellen, raadpleegt u uw RI&E. Daaruit kunt u de gegevens halen, ook voor het aantal BHV'ers, want dat wordt ook niet meer voorgeschreven.

In de praktijk van de binnenvaart zal men veelal kunnen volstaan met één BHV'er. De meeste opleidingen zijn echter nog steeds gericht op de bestaande voorgeschreven onderdelen, maar een op maat gesneden pakket is dus ook mogelijk. Standaard zullen blijven:

- EHBO en het beperken van de gevolgen daarvan;
- bestrijden van brand;
- in noodsituaties alarm slaan en werknemers en bezoekers evacueren.

BHV'er kunt u worden door het volgen van een cursus die twee dagen in beslag neemt. Deze wordt afgesloten met een praktijk- en theorieexamen. Daarna moet u elk jaar voor de geldigheid van uw diploma een herhalingscursus volgen.

Arbode Maritiem biedt in het kader van de samenwerking met Kantoor Binnenvaart ruime mogelijkheden. Uiteraard toegesneden op de binnenvaart. Voor meer informatie: [www.arbodemaritiem.nl](http://www.arbodemaritiem.nl) of bij Arthur Langstraat, tel: 010 - 20 60 600, mail: [a.langstraat@kantoorbinnenvaart.org](mailto:a.langstraat@kantoorbinnenvaart.org)

# Verwarring over Verpakkingsbesluit

Handhaving van het Verpakkingsbesluit door het ministerie van VROM heeft tot verwarring en onduidelijkheid geleid. Ook binnenvaartbedrijven zijn aangeschreven over handhaving van de bepalingen daarin. Omdat de binnenvaarton-

dernemer alleen maar vervoert, valt hij in principe echter niet onder het besluit. MKB-Nederland spant zich in om aan alle verwarring een eind te maken. Daarom wil KB graag weten of u in de afgelopen periode correspondentie hebt

ontvangen van VROM, SenterNovem of een instantie als Stichting Bedrijfsverpakkingen Nederland met het verzoek te voldoen aan het besluit.

# Bezint eer gij begint...

door mr. Ynke Ooykaas, Van Dijk advocaten



**Max en Mirjam ten Cate zijn een jong schippersstel. Na altijd op schepen van fami-**

**lieleden te hebben gevaren, hebben ze nu de stap gezet om een eigen schip te kopen. Het schip is afkomstig van Jan Bona Fides, een betrouwbare verkoper. Hij heeft hen uitgebreid de kans gegeven het schip te bekijken. Tijdens het laatste bezoek aan boord, op 1 februari 2007, viel het Mirjam op dat het laminaat in de keuken bij de koelkast bol stond. Toen ze Jan hierop aansprak, deelde deze mede dat er een poosje geleden wat lekkage was geweest; niets bijzonders, volgens hem.**

Ook Max is met Jan het schip rondgegaan. Het hele schip is - voor zover mogelijk - bekeken. Max maakt zich wat zorgen over de dikte van de dubbelingen in de kimmen en zegt dit tegen Jan. Deze zegt dat naar zijn weten het schip goed is, maar het staat Max vrij een en ander nog eens goed door te laten meten. Max besluit niet lastig te zijn en laat geen meting uitvoeren.

## ■ Aanvaarding

De koopovereenkomst wordt getekend. In die overeenkomst staat dat het schip geschikt is te worden gebruikt als binnenschip. Ook staat in het contract dat het schip wordt aanvaard in de staat,

## Alles vastleggen

Leg bij de aan-/verkoop van een schip zoveel mogelijk de uitgangspunten, mededelingen en vragen vast in de vorm van een kort schriftelijk verslag, dat partijen kunnen opmaken na elke keer dat zij elkaar gezien en/of gesproken hebben. Laat dit verslag door de betrokkenen ondertekenen. Let er op dat de uitgangspunten voor aan- of verkoop op de juiste wijze in de koopovereenkomst en de leveringsakte worden opgeschreven.

zoals het op 1 februari 2007 tijdens het laatste bezoek was. Op 1 maart wordt het schip geleverd en op 15 maart gaat het naar de werf voor enkele aanpassingen.

Tijdens de werkzaamheden op de werf blijken verschillende gebreken:

- de keukenvloer is verrot en dient helemaal te worden vervangen;
- de bodemplaten zijn op enkele plekken veel te dun en worden afgekeurd.

Max en Mirjam beraden zich op stappen. Wat kunnen ze doen tegen de heer Bona Fides?

## ■ Onderzoeksplicht

Het gebeurt regelmatig dat een gekeurde zaak niet aan de verwachtingen voldoet. Voor een antwoord op de vraag of iemand in rechte een verwijt kan worden gemaakt, moet onder andere naar de volgende punten worden gekeken:

### **Gaat het om een professioneel handelende (ver)koper (bijvoorbeeld een scheepsmakelaar)?**

Van een professionele (ver)koper mag meer deskundigheid worden verwacht dan van een niet-professional.

### **Is in het contract opgenomen voor welk gebruik het schip bestemd zal zijn en zijn er aan dit gebruik nog bijzondere eisen gesteld?**

In dit geval hebben Max en Mirjam aangegeven dat het schip bestemd is om te worden gebruikt als binnenvaartschip. Dit is in het contract opgenomen. Het 'normaal gebruik' als binnenvaartschip betekent dat zij aan boord ook moeten kunnen wonen. Als dit normaal gebruik niet mogelijk is, terwijl koper dit met verkoper wel is overeengekomen, kan dit een belangrijke aanwijzing zijn dat verkoper tekort schiet in zijn leveringsverplichting.

In de casus van Max en Mirjam speelt ook mee dat verkoper heeft gezegd dat het ging om een kleine plaatselijke lekkage. Maar een kleine lekkage kan een

dergelijke grote schade nooit hebben veroorzaakt, zodat de mededelingen van verkoper waarschijnlijk niet deugen. Als koper mag je afgaan op de mededelingen die verkoper je doet. Als achteraf blijkt dat verkoper onjuiste informatie heeft verstrekt, komt dat voor zijn rekening en risico.

### **Heeft koper redenen om door te vragen of om eigen onderzoek te laten doen?**

Max ziet bij de inspectie wel een paar zaken die hem ongerust stemmen. Hij ziet toch af van een nader onderzoek, want hij wil de verstandhouding met verkoper Jan niet bederven. Toch heeft een koper, zeker bij gebruikte schepen, een eigen onderzoeksplicht. Als koper zaken ziet die hem aan het denken zetten, ligt het op zijn weg om waar nodig een nader onderzoek te gelasten. Nu Max dit heeft nagelaten, is het niet redelijk dat hij vervolgens aan verkoper in rechte zou kunnen verwijten dat deze onvoldoende informatie heeft verschaft over de dikte van de bodem.

## ■ Basis van ongelijk

Belangrijk bij de aan- of verkoop van een schip zijn de verwachtingen over en weer en de mededelingen die wederzijds gedaan worden. In geval van twijfel bestaat de mogelijkheid een onderzoek (al dan niet 'op basis van ongelijk') te laten verrichten.

## ■ Kosten

In dit geval zou Max bijvoorbeeld een onderzoek kunnen laten doen naar de dikte van het vlak. Indien blijkt dat het vlak te dun is, zijn de kosten op basis van de afspraak 'onderzoek op basis van ongelijk', voor rekening van degene die beweerd heeft dat het vlak wel in goede staat was. Hier is dat dus verkoper Jan.

Wordt niet de afspraak 'op basis van ongelijk' gemaakt, dan zijn de onderzoekskosten in de regel voor de opdrachtgever (hier Max en Mirjam, de kopers).

# Klein schip moet op ander

## Bijzondere verantwoordelijkheid voor banken

door Bas Goudriaan, binnenvaartondernemer ms Da Capo

**Meer dan tweeduizend jaar zijn er al schepen. Eerst volgens huidige maatstaven alleen kleine, later steeds grotere schepen. Maar ondanks de schaalvergroting zijn er nog steeds relatief kleine schepen actief, zowel in zee- als binnenvaart. Nu, in de 21<sup>e</sup> eeuw, is niet meer de eerste vraag of het kleine schip zal uitsterven. De vraag is meer hoe we het kleine schip zodanig kunnen exploiteren dat het behouden kan worden. Zelfs een noodzakelijke vernieuwing zou niet tot de onmogelijkheden moeten behoren.**

In verschillende vervoersvormen over water zie je momenteel een schaarste ontstaan aan kleine schepen. Het is geen markt meer voor honderden schepen, wel vindt door specialisatie en revitalisering van oude schepen een nieuwe erkenning plaats van het kleine schip in de markt. De milieuwetgeving rond fijnstof en de beperkingen die dit oplegt aan de overheden in verband met wegenbouw en noodzakelijke huizenbouw, biedt kansen om het kleine schip te gebruiken op een reeds aanwezig fijnmazig waterwegennet. Je kunt zelfs tot redelijk ver in de steden komen met een aanmerkelijk milieuoontlastend effect.

De bouw van nieuwe kolen- en oliegestookte energiecentrales in Duitsland aan relatief kleine waterwegen dwingt ons na te denken over een oplossing voor de aanvoer van brandstoffen naar deze centrales. Daarnaast zijn in het

containertransport in en rond de zeehavens steeds meer kleine schepen in gebruik en is er een beperkte markt voor het toegenomen transport van constructiedelen en machines.

Vervoer over de weg is voor speciale transporten tijdrovend en moeilijk inpasbaar in het verkeersbeeld. Bouwmaterialen worden schaars en zijn niet meer in grote hoeveelheden beschikbaar. Is dat wel het geval, dan moeten ze vaak over relatief grote afstanden worden aangevoerd. Maar juist op die grote afstand is het kleine schip prijstechnisch de verliezer. Toch moet er wel weer natransport worden geleverd en daar komt opnieuw het kleine schip in beeld. Hier komt een beetje de onderlinge samenhang tussen klein en groot aan het licht.

Verder moeten we niet de vele ontvangers en verladingsvergeten die transport

aanbieden van uiteenlopende goederen naar kleine vaarwegen of van afgepaste partijen. Als laatste kunnen de sterk fluctuerende waterstanden die we volgens de milieuprofeten kunnen verwachten, misschien ook nog van invloed zijn op de noodzaak kleine schepen in de vaart te houden

### ■ Economisch beeld

In elke bedrijfstak zijn optimisten en pessimisten, net als bij externe partijen. Het is moeilijk een reëel beeld te beschrijven van de economische situatie van het kleine schip. Dat de exploitatie van een klein schip met het oog op continuïteit voor de langere termijn moeilijk is, zal niemand kunnen ontkennen. Over het algemeen vaart een klein schip al met een minimale bemanning, daar is niet veel meer te winnen. Per ton laadvermogen is dat voor dit type schip verhoudingsgewijs nog altijd een dure post. Bovendien kan worden aangenomen dat apparatuur aan boord van kleine schepen dezelfde aanschafwaarde en afschrijvingstermijn heeft als op grote schepen.

Op de korte termijn is best een goede boterham te verdienen met het kleine schip. Dat zal echter steeds meer gaan kosten om het in goede staat te blijven exploiteren. Nieuwbouw is voor de kleine ondernemer geen optie, want dat is ontzettend duur ten opzichte van een groter schip en dan zal bij de particulier de voorkeur uitgaan naar het grotere schip.

Op de langere termijn zal het oude schip in waarde verminderen waardoor een deel van het geïnvesteerd vermogen verdamppt. Veel ouderen plegen aan hun 'kleinere' schip alleen noodzakelijk onderhoud en geven hiermee eigenlijk een verkeerd signaal af aan potentiële jonge ondernemers.

### Kleine binnenvaart als bypass

Kleine binnenvaart die oplossingen biedt voor het verkeersinfarct waar we op af stevenen, verdient wel enige ondersteunende subsidiëring. Of die nu in belastingvoordeel aan de vervoerder of de verlader moet worden toegekend, maakt niet uit. Misschien moet er wel een transportbelasting komen met het laagste tarief voor de, per regio, gunstigste vervoersvorm. Misschien ontstaan dan wel overslagterminals langs de grote vaarwegen voor kolen, olie, bouwmaterialen en containers. Op die

manier kunnen klein en groot elkaar in hun functie versterken.

Het staat als een paal boven water dat, zodra het kleine schip gaat verdwijnen of als het niet meer nieuw gebouwd kan worden, het bijbehorende werk ook verdwijnt. Ondernemers zullen elkaar dan verdringen op de hoofdtransportassen. Een groot deel van het nu kleinere binnenvaartvervoer zal dan over de weg gaan; het spoor zal landinwaarts door zijn betere bereik een groot deel van traditioneel binnenvaartvervoer wegnemen.

Banken en andere financiële instellingen hebben hierin een bijzondere verantwoording. Enerzijds hebben ze hun verantwoordelijkheid naar de klant om geen onverantwoord financieel risico te nemen, anderzijds kunnen zij door actief beleid en actieve begeleiding, jonge ondernemers stimuleren in een noodzakelijk deel van de markt te gaan ondernemen.

## ■ Oplossingen?

Elk mogelijk antwoord heeft een open einde. Als binnenvaart moeten we voor de kleine schepen een wissel omzetten, maar elke wissel lijkt nu op dood spoor uit te lopen. Subsidiëring van het kleine schip - wanneer al mogelijk - zal een schijnoplossing blijken. Subsidies verdampen in prijsverhogingen of tijdelijke kostenreductie. Bijna nooit geeft dit een goede structurele oplossing. Uit het verleden zijn daar al genoeg voorbeelden van. In het wegvervoer zie je grote transportondernemingen die grote en kleine eenheden exploiteren, waardoor een soort win-win situatie ontstaat. Als je dat in de scheepvaart ook wilt, kom je al snel

tot de conclusie dat er eerst nog heel wat water door de Rijn moet stromen. Want ondanks de vele grote, mooie schepen en een bewonderenswaardig ondernemerschap, bestaat de binnenvaart toch bijna alleen uit relatief kleine ondernemingen. Van deze ondernemingen kun je moeilijk verwachten ook nog voor het algemeen belang een (economisch verantwoorde) exploitatie van een klein schip te dragen. Hooguit kun je dan aan zeederijen denken en aan inlandterminals (kolen, olie, containers) die het in hun kostenplaatje van 'door to door' mee willen nemen.

## ■ Kleine schepen in de media

Wekelijks kom je wel artikelen in de media tegen, die spreken van een toekomst voor het kleine schip. Als ervaringsdeskundige durf ik me over die toekomst ook positief uit te laten. Het is echter wel twee minuten voor twaalf om voorwaarden te scheppen voor die vooruitgang.

Door de sociaal-economische organisaties wordt veel gesproken over het kleine schip. Maar concreet heb ik nog geen voorstellen gezien om de impasse te doorbreken, waarin onder meer banken en handelaren in schepen de kleine binnenvaart hebben doen belanden. Verladers roepen in de media dat het kleine schip beschikbaar moet blijven, maar ze moeten zich realiseren dat dit geld kost. Vooral verladers in de agrobulk moeten helder hebben dat er conti-

nuititeit in het ladingaanbod moet zijn. Een schip van 500 ton kan niet bestaan van vier reisjes veevoer in de maand van zes euro per ton en de volgende maand twee reisjes voor zeven euro. Daar kun je van leven als je je schip afschrijft tot sloopwaarde, maar dat is niet levensvatbaar voor de lange termijn.

Voormalig minister Peijs heeft een heel positieve rol gespeeld voor het kleine schip, de Tweede Kamer heeft daar met instemming op gereageerd. Laten we ook vooral de positieve rol van het Bureau Voorlichting Binnenvaart niet vergeten. Als gevolg daarvan is er veel aandacht ontstaan voor de kleine vaarwegen. Het opknappen van de infrastructuur is namelijk één van de voorwaarden waardoor het kleine schip opnieuw tot leven kan komen. En als de overheid zo voorwaardenscheppend bezig is, moeten we als vervoerders, verladers, organisaties en financiële instellingen, de uitdaging ook niet uit de weg gaan.

## Samengevat

- Kleine binnenvaart - te definiëren tussen 300 en 1500 ton of <86 meter - heeft toekomst.
- Per tonnage en vaargebied zijn er goede kansen door specialisatie en klantgericht vervoersaanbod.
- Voortijdig verdwijnen van het kleine schip zal ladingpakketten laten verdwijnen en daarmee ook gevolgen hebben voor het ladingaanbod aan grote schepen.
- De winst die *nu* wordt gemaakt met het kleine schip is onvoldoende om op *middellange termijn* het kleine schip te handhaven.
- Verladers en financiële instellingen zullen samen met de namens de binnenvaartondernemers werkzame organisaties op heel korte termijn hun verantwoordelijkheid moeten nemen om een oplossing te bereiken tegen het voortijdig verdwijnen van het kleine schip.
- Samenwerking tussen 'groot', 'klein' en verladers kan een positieve invloed hebben op het aantrekken van jonge mensen, waarvoor instap- en doorgroei mogelijkheden gecreëerd kunnen worden.

Schipper Bas Goudriaan: Kleine binnenvaart heeft toekomst.



# CCR verheugd over groeiende aandacht voor het milieu

*‘Verklaring van Bazel’ wordt geïmplementeerd*

De delegaties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) zijn verheugd over de initiatieven die de binnenvaart neemt met het oog op de grote aandacht voor het milieu, in het bijzonder als het gaat om het gebruik van zwavelarme gasolie en de vermindering van emissies van scheepsmotoren en om de inzet van dubbelwandige schepen. Dat werd duidelijk tijdens de voorjaarsvergadering van de CCR. Daarbij kwam onder meer de ‘Verklaring van Bazel’ aan de orde. De maatregelen die daar uit voortvloeien, worden geïmplementeerd.

De plenaire vergadering werd geïnformeerd over het lopende overleg ter rationalisering en vereenvoudiging van de CCR-reglementen. Dit werk omvat de toenemende harmonisatie op Europees niveau van de geldende voorschriften voor de binnenvaart, evenals een steeds hechtere onderlinge verplechting tussen de Rijnreglementen en de communautaire reglementen.

## ■ **Erkenning vaarbewijzen**

De Centrale Commissie heeft besluiten aangenomen, waarmee wordt beoogd de houders van buiten de Rijnoverstaten geldende vaarbewijzen de mogelijkheid te bieden een schip op de Rijn te voeren. Hiertoe werden de praktische procedures voor deze erkenning vastgesteld. Zo is een nieuwe en belangrijke stap in de richting van de harmonisatie van het Europees binnenvaartrecht gedaan, hetgeen reeds nu de uitoefening van het beroep en de mobiliteit van de schippers bevordert.

Voorts zijn, ter vereenvoudiging en rationalisering van de regelgeving, twee tot op heden specifieke reglementen, één over de Rijnpatenten en een ander over de Radarpatenten, in één enkel reglement samengevoegd. Het nieuwe reglement, ‘Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn’ genoemd, geldt met ingang van 1 april 2008.

## ■ **Zwavelarme brandstof**

De CCR stelt, gesteund op de resultaten van haar ronde tafelgesprek van 3 mei 2007, maatregelen ter bevordering van een aanzienlijke en snelle verlaging van

het zwavelgehalte in brandstof voor binnenschepen voor. Zij zal actief deelnemen aan de studies over de compatibiliteit van oudere motoren en deze zwavelarme brandstof evenals over de effecten van de toevoeging van bio-brandstof in de context van de binnenvaart.

## ■ **Passagiersschepen**

De heer Straubhaar, vertegenwoordiger van IGRiver-Cruise, zette voor de CCR de ontwikkeling van de passagiersvaart en de daarmee samenhangende vraagstukken uiteen. De delegaties hebben de bijzonder snelle ontwikkeling van deze activiteit opgemerkt. De Europese vloot van hotelschepen telt momenteel ongeveer 350 eenheden, dat wil zeggen meer dan 30.000 bedden.

Deze cijfers zullen de komende jaren nog meer stijgen, want deze activiteit boekt een groot succes bij het publiek, zowel in Europa als daarbuiten, met name in Amerika. De CCR zet, in samenwerking met de betrokken sector en met de communautaire instellingen, het onderzoek naar het reglementaire kader van deze activiteit voort, opdat de veiligheid van de passagiers optimaal wordt gewaarborgd.

## ■ **Economische situatie**

De plenaire vergadering heeft genoteerd dat het jaar 2006 zowel voor de drogelanding als in de tankvaart werd gekenmerkt door een aanhoudende vraag naar vervoer en door vrachtprijzen met een licht stijgende tendens, vooral voor de drogelanding; in de tankvaart liet deze ontwikkeling wat meer schommelingen zien.

Bij de exploitatiekosten is de post ‘brandstof’ in 2006 erg hoog gebleven, zij het dat in september, een periode van grote activiteit, de duidelijk gedaalde prijzen voor enige verlichting zorgden.

Het in de vaart brengen van nieuwe eenheden zette zich in 2006 in een hoog tempo voort. Al sinds enige tijd kan een volledige bezetting van de productiecapaciteit van scheepswerven en toeleveranciers van scheepsuitrustingen worden geconstateerd. Dit zou zich voort kunnen zetten, gezien de groeiende vraag naar dubbelwandige tankschepen, met het oog op de nieuwe indelingscriteria van stoffen voor het vervoer in dubbelwandige schepen die vanaf 2009 en 2018 gaan gelden.

In 2006 was de impact van de overbelasting bij de containeroverslag tussen de zeeterminals en de binnenvaart duidelijk merkbaar. Hierdoor heeft de Rijnvaart slechts in geringe mate geprofiteerd van de sterke toename op de containervervoersmarkt en dat terwijl, over het algemeen genomen, de waterstanden gunstig waren.

## *CCR standaardiseert AIS-apparatuur*

Ter gelegenheid van haar voorjaarszitting heeft de CCR controlevoorschriften voor in de binnenvaart gebruikte AIS-apparatuur aangenomen. De CCR verwacht dat deze in de zeevaart reeds verplichte apparatuur, in de komende maanden ook in de binnenvaart steeds meer gebruikt zal worden en dat het gebruik daarvan aan boord van binnenschepen, net als de marifoon, over enkele jaren vanzelfsprekend zal zijn.

# Harry Mulder nieuwe voorzitter IVR

## 'Onvoldoende inspectie van stuurmachines'

Tijdens het IVR-Congres onlangs in Groningen heeft president dr. Philippe Grulois het voorzitterschap overgedragen aan zijn Nederlandse collega in het bestuur Harry Mulder, vertegenwoordiger van de Nederlandse verzekeringssector. Op voorstel van de Duitse delegatie in de IVR werd de heer Georg Hötte, vertegenwoordiger van het Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt, tot vice-voorzitter benoemd. Deze maakte bekend dat het IVR-Congres 2008 in mei of juni in Berlijn zal plaatsvinden.

Het congres wijdde een workshop aan het onderwerp 'Motorenschaderegistratie en schadepreventieonderzoek'. In verband met de actuele discussie over de verzekerbaarheid van de risico's in het internationale goederenvervoer werd een paar jaar geleden in opdracht van verzekeraars een motorenschaderegistratiesysteem ontwikkeld. Met de ervaringen en analyses resulterend uit dit registratiesysteem werd in 2004 het schadepreventieonderzoek geïntroduceerd. Sindsdien werden enkele honderden schepen aan dit onderzoek onderworpen en kon een eerste balans uit deze onderzoeken worden opgemaakt.

Uit de tot nu toe gehouden onderzoeken is gebleken dat een groot deel van

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

Voor de binnenvaart en verzekeringssector zijn calculeerbare risico's een voorwaarde voor een verzekerbaarheid tegen acceptabele prijzen en condities. Vanuit de invalshoek van de binnenvaart worden calculeerbare schadevoor-

komende maatregelen geprefereerd boven te geringe verzekeringsdekking en bijkomende schades en kosten achteraf. In verband daarmee wordt een premie-differentiatie verwacht, waarmee schadevoorkomende maatregelen worden gehonoreerd.

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

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

Meer informatie: mr Theresia Hacksteiner, algemeen secretaris IVR (010-4116070).

## Nieuw oliebestrijdingsvaartuig Rotterdam is een catamaran

Rond drie miljoen euro heeft het nieuwe oliebestrijdingsvaartuig OSR 31 van het Havenbedrijf Rotterdam gekost. Het schip, een catamaran, is vorige maand in gebruik genomen. Het is voor het eerst dat een catamaran wordt gebruikt als oliebestrijdingsvaartuig.

Het vaartuig heeft tussen de twee drijvers een opblaasbare separator met een verzamelreservoir. Daarin wordt de olie verzameld. Daarmee komen naast de snelheid (21 kilometer per uur) de voordelen van een catamaran naar voren.

De OSR (Oil Spill Response) 31 is gebouwd door Scheepswerf Grave en wordt voornamelijk ingezet bij zware verontreinigingen. Die komen weliswaar weinig voor in Rotterdam, maar als het wel gebeurt, is de schade aanzienlijk. Vorig jaar werd in totaal onge-

veer vijftig kuub olie gemorst. Verreweg het grootste deel daarvan bestond uit morsingen kleiner dan 250 liter. Het nieuwe vaartuig heeft een lengte van

28,55 meter (inclusief veegarmen 33,40 meter), een breedte van 13,32 m, een maximale diepte van 2 meter en een maximale veegbreedte van 19 meter.

De OSR 31 is de eerste catamaran die als oliebestrijdingsvaartuig wordt ingezet. (Foto Havenbedrijf Rotterdam)



**A d v e r t e n t i e**

# Werknemers van over de grens

door Jan Veldman

**Door het tekort aan Nederlandse matrozen worden werkgevers gedwongen andere oplossingen te vinden om de voorgeschreven minimumbemanning voltallig te krijgen. In België en Duitsland is de situatie al niet veel anders. Daarom wordt al een jaar of tien verder weg gezocht. Allerlei al dan niet bonafide bemiddelaars hebben dit gat in de markt ontdekt en bieden hun diensten aan. Soms met vervelende gevolgen voor de inlener als de bemiddelaar niet aan voorschriften voldoet, of meent een (niet bestaande) maas in de wet gevonden te hebben. We constateren nog steeds dat niet ieder de vaak ingewikkelde regelgeving opvolgt. Daarom nut en noodzaak van een paar documenten op rij gezet**

Sinds 1 mei is er vrij verkeer voor arbeid en diensten tussen landen die behoren tot de Europese Unie, behalve met Roemenië en Bulgarije. Daarvoor is nog wel een tewerkstellingsvergunning verplicht. Evenals voor landen buiten de EU. Het maakt daarbij geen verschil of de vreemdeling wordt ingeleend of in dienst wordt genomen. Om een tewerkstellingsvergunning te verkrijgen moet de werkgever de vacature eerst melden bij het CWI en met behulp van advertenties en/of een bemiddelingsbureau proberen een prioriteitgenietende werknemer te krijgen. Prioriteitgenietend zijn inwoners van landen waar geen tewerkstellingsvergunning voor geldt.

Als daar geen passende reactie op komt, kan na vijf weken een vergunning aangevraagd worden volgens een daarvoor geldend formulier en de daarop gevraagde bijlages. Hierbij moeten de arbeidsvoorwaarden marktconform worden aangeboden. Het CWI accepteert daarbij een beloning conform de CAO binnenvaart. Ook de huisvesting moet goed geregeld zijn. Meestal wordt de vergun-

ning na twee tot drie weken verstrekt voor een periode van zes maanden. Een verlengingsaanvraag wordt meestal gehonoreerd met de maximale termijn van drie jaar. De vergunning geldt alleen voor de daarop vermelde werkgever en de daarop vermelde werknemer.

## ■ Verblifsvergunning

Sinds 1 mei is er vrij verkeer voor personen tussen alle landen die behoren tot de Europese Unie. Dus ook Bulgarije en Roemenië. Voor mensen die uit andere landen komen dient er nog wel een Machtiging tot Voorlopig Verblijf (MVV) aangevraagd te worden bij de Immigratie en Naturalisatie Dienst. Informatie hierover tel.: 0900-1234561. Voor mensen uit een niet-visumplichtig land is een verblijfsaantekening voldoende. Deze is te verkrijgen bij de afdeling burgerlijke zaken van de woonplaats van de werkgever.

Komt een buitenlander voor het eerst in Nederland werken, dan moet voor hem bij de belastingdienst een sofinummer

aangevraagd worden. De Belastingdienst Rotterdam verstrekt deze voor daar gevestigde en/of verblijvende werknemers. Varenden kunnen zonder afspraak te maken langs komen met hun dienstboekje, paspoort en tewerkstellingsvergunning. Info tel.: 0800-0543. Elders is het vaak lastiger, maar dan kan ook de belastingdienst afdeling buitenland in Heerlen tel.: 055-5385385 ingeschakeld worden. Daarna moet de gewone aanmeldingsprocedure zoals voor Nederlandse werknemers gevolgd worden. Waar de belasting en premies afgedragen moeten worden hebben we in Magazine Binnenvaart 4 van april 2007 uiteengezet.

## ■ Dienstboekje

De beoogde werknemer moet overigens wel in het bezit zijn van een erkend dienstboekje. Niet alle buitenlandse dienstboekjes zijn echter in Nederland of op de Rijn erkend. Om problemen te voorkomen kunt u matrozen uit het Donaugebied vragen hun dienstboekje bij de WSA Regensburg om te zetten in een Duits boekje. Voor Tsjechische en Poolse boekjes kan dat in het Elbegebied bijvoorbeeld de WSA Maagdenburg. Duitsland heeft namelijk afspraken met de andere landen in deze stroomgebieden en de Duitse boekjes zijn wel algemeen erkend. Bij het SAB tel.: 010-4129544 kunnen ze u vertellen of het vreemde boekje en de daarin vermelde rang in Nederland geaccepteerd wordt.

## TNO onderzoekt grotere ladingtanks

**TNO is al geruime tijd bezig met onderzoek naar de invoering van grotere ladingtanks voor alle typen tankschepen. Hiervoor heeft men in de loop van de tijd een serie rapporten uitgebracht. Enkele zijn in de werkgroep MD/G (gevaarlijke stoffen) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart besproken met als doel het ADNR aan te passen, zodat er een mogelijkheid ontstaat om deze tanks onder strikte voorwaarden toe te staan.**

De maximaal toelaatbare inhoud is conform ADNR 9.3.1.11 (type G), 9.3.2.11 (type C) en 9.3.3.11 (type N) bepaald op 380 m<sup>3</sup>. TNO heeft haar onderzoek uitgevoerd met ladingtanks van 760 m<sup>3</sup>, onder de voorwaarde van gelijkblijvende veiligheid bij de huidige maximale hoe-

veelheid. Bepalingen voor het toelaten van grotere ladingtanks zijn nog niet in het ADNR te vinden.

TNO heeft alle benodigde berekeningen voor wat betreft de constructie, veiligheid en aanvaringen uitgevoerd en dit

is in diverse MD/G overlegbijeenkomsten besproken en bijgeschaafd. Ook de vergelijking van de huidige voorgeschreven afstand tussen buitenhuid en ladingtank ten opzichte van de grotere ladingtank met dezelfde afstand is gemaakt. Doel was met verschillende gevaarlijke stoffen te laten zien of de veiligheid van vooral de zijkant van het schip op zijn minst zo goed zou zijn als bij de huidige maximale ladingtankafmetingen in het geval van een aanvaring. Proeven tonen aan dat de veiligheid hoger ligt dan in de huidige situatie het geval is.

**A d v e r t e n t i e**

# Onderkoeling ligt ook in de zomer snel op de loer

Onderkoeling komt veel vaker voor dan men denkt. Niet alleen bij (ernstige) ongevallen, maar ook tijdens sport of bergbeklimmen kan het voorkomen. De kleinste maar bekendste groep slachtoffers met onderkoeling zijn drenkelingen. Per jaar komen er zo'n 600 personen door verdrinking om het leven, waarbij er helaas ook, maar gelukkig niet veel, met de binnenvaart te maken hebben. Daarom hier aandacht voor het verschijnsel onderkoeling.

De temperatuur van ons lichaam is onafhankelijk van de omgeving. Een constante lichaamstemperatuur van 37 °C is voor de mens noodzakelijk om het lichaam optimaal te laten functioneren. De temperatuur verloopt vanuit de lichaamskern van 37 °C naar de huid van 33 °C. De plaatsen waar de meeste warmte wordt afgevoerd zijn het hoofd en daar waar zich grote oppervlakkige bloedvaten bevinden zoals in de hals en zijkanten van de borstkas.

## Wat is onderkoeling?

Onderkoeling ontstaat als de afgifte van lichaamswarmte naar de omgeving groter is dan het thermo-regulatiesysteem kan compenseren. Als de temperatuur beneden 35 °C is gekomen, is er sprake van onderkoeling en wordt dan levensbedreigend. Bij een afname van de temperatuur met één graad zal de zuurstof-

behoefte toenemen en de behoefte aan bloed versterken. Als er door bloedverlies ook nog sprake is van een shocktoestand, kan het vrij snel over en uit zijn.

## De snelle, algehele onderkoeling als gevolg van te water raken

Bij te water raken met een watertemperatuur lager dan 20 °C, is er sprake van een snelle afkoeling. De open Hollandse wateren hebben temperaturen die variëren tussen de 5 en 18 °C. Andere factoren die van invloed zijn, zijn onder andere de stroomsnelheid, conditie van het lichaam, eventueel letsel, leeftijd, etc. De temperatuur van het lichaam zal in koud water één °C per vijf minuten afnemen.

## ■ Drie fasen

Er volgen dan drie fasen in het proces. De 1<sup>e</sup> fase is de opwindingsfase. Kenmerken zijn een maximale schrikreactie en de vluchtreacties om uit het koude water te komen. Naast spartelende bewegingen is er ook sterk kortdurend rillen en klappertanden. Bij een val in water van 5 °C kan na tien minuten de temperatuur al tot 34 °C gedaald zijn.

De 2<sup>e</sup> fase is de sufheidsfase. Bij een temperatuur lager dan 32 °C ondergaat het slachtoffer spierstijfheid en een geleidelijke afname van het bewustzijn.

De 3<sup>e</sup> fase is de bewusteloosheidsfase die geleidelijk ontstaat. Hiervoor is geen exacte temperatuur aan te geven en neemt enige tijd in beslag. Na ongeveer 20 minuten in water van 5 °C kan een volwassene met zwemvest al zo afgekoeld zijn dat bewusteloosheid intreedt. Het slachtoffer kan dan doodsverschijnselen vertonen.

## ■ Hoe te handelen

- gebruik van droge en goed warmte-isolerende kleding;
- meerdere lagen zijn beter dan één dikke laag;
- kleding mag de weefsel doorstroming niet verstoren en mag niet knellen;
- voorkom zoveel mogelijk directe afkoeling door blote huid;
- drinken van warme zoete drank.

Zeker niet doen:

- het bevroren gebied inwrijven met sneeuw of zalf;
- het bevroren gebied bij een kachel of radiator plaatsen;
- het doorprikken van blaren;
- het toestaan van roken.

Tip: controleer of er voor het geval van overboord slaan en/of onderkoeling een reddingsdekken aan boord is.

Bron: Arbode Martiem

# Niet zomaar een bijboot

In het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en de Binnenschepenwet zijn voorwaarden opgenomen ten aanzien van de bijboot. Het is een voorgeschreven uitrustingsstuk en enige eisen zijn dan in onze regelzuchtige maatschappij niet verwonderlijk.

Verreweg de meeste schepen hebben een certificaat voor de Rijn en daarom hieronder de eisen ten aanzien van de bijboot uit het ROSR.

1. De volgende vaartuigen moeten met een bijboot overeenkomstig de Europese norm EN 1914: 1997, zijn uitgerust:
  - a. motorschepen en sleepschepen met

een laadvermogen van meer dan 150 t;

- b. sleepboten en duwboten met een waterverplaatsing van meer dan 150 m<sup>3</sup>;
- c. drijvende werktuigen;
- d. passagiersschepen.

2. Bijboten moeten binnen 5 minuten, te rekenen vanaf de eerste daartoe noodzakelijke handeling, door één

persoon veilig te water kunnen worden gelaten. Indien zij door middel van een door een motor aangedreven inrichting te water worden gelaten, moet deze zo zijn ingericht dat uitvallen van de energietoevoer het snel en veilig te water laten niet kan verhinderen.

3. Opblaasbare bijboten moeten zijn getest overeenkomstig de indicaties van de fabrikant.

Belangrijkste voorwaarde is dat de boot geleverd wordt met een bewijs of afschrift van een certificaat dat volgens EN 1914 is gebouwd.

# Veel spektakel op 30<sup>e</sup> editie Wereldhavendagen Rotterdam

Op 7, 8 en 9 september vieren de Wereldhavendagen het dertigjarig jubileum. Dit populaire evenement trekt jaarlijks circa 400.000 bezoekers. Het publiek kan door middel van excursies, scheepsbezoeken, kadepresentaties en demonstraties kennis maken met de dynamiek van de Rotterdamse haven.

Op het hele terrein worden bezoekers van jong tot oud uitgedaagd deel te nemen aan allerlei activiteiten. De Willemskade wordt ingericht als gezellige boulevard met veel terrassen om van al het spektakel op en aan de Maas te kunnen genieten.

Op de kop van de Wilhelminapier is een groot opgezet kidsplein voor kinderen tot twaalf jaar. Vanwege het 75-jarig bestaan van het Havenbedrijf pakt de organisatie met deze editie extra uit. Thema is dit jaar: 'Werken aan Wereldklasse' waarbij de nadruk zal worden gelegd op arbeid (Werken) en het versterken van kwaliteit (Wereldklasse).

## ■ Havenlied

Speciaal voor de opening van dit jubileumjaar wordt een nieuw Rotterdams Havenlied geschreven door Gerard Cox. Vrijdagmiddag 7 september tussen 14.00 en 15.00 uur brengt Gerard dit nieuwe lied vanaf een ponton in de Maas ten gehore en hij doet dit samen met diverse (shanty)koren en het Rotterdamse publiek.



## ■ Zeilrace

Ook dit jaar wordt weer een nationale zeilrace voor grote zeilschepen georganiseerd, met Rotterdam als middelpunt. Omdat dit jaar tevens de 400ste geboortedag van Michiel de Ruyter wordt herdacht is de zeilrace 'Admiraal de Ruyter Homeport Race' gedoopt. De zeilrace vindt plaats op de Noordzee en de deelnemende vloot vaart zaterdagmiddag 8 september met ongeveer 150 schepen rond 16.30 uur het Wereldhavendagen programma binnen. Zondagochtend rond 10.00 uur vindt de uittocht plaats.

## ■ Wereldster Gloria Estefan

Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van het Havenbedrijf Rotterdam, zal op zaterdagavond 8 september wereldster Gloria Estefan vanaf een ponton in de Maas een optreden verzorgen tijdens de Wereldhavendagen. Het gaat om een éénmalig televisie-optreden dat in het

teken staat van de Europese presentatie van haar nieuwe CD '90 millas'. Rondom de show organiseert het Havenbedrijf een waterspektakel met Nederlandse sterren. Vuurwerk vanaf het water sluit het unieke concert af. Het evenement is gratis toegankelijk.

## ■ Jongeren

Volgens een rapport waarin onderzoek is gedaan naar de vrijetijdsbesteding van de Rotterdamse jeugd is Wereldhavendagen een van de populairste evenementen onder jongeren. Dit sluit goed aan bij de behoefte van het Rotterdamse havenbedrijfsleven jongeren aan te spreken op het werken in de haven, hieraan zal dan ook veel aandacht worden besteed. Verder zijn er veel interactieve jongerenactiviteiten en worden onder andere vorkheftruckraces gehouden.

Meer informatie: [www.wereldhavendagen.nl](http://www.wereldhavendagen.nl)

## Info Kantoor Binnenvaart

**Kantoor Binnenvaart**  
Vasteland 12c  
3011 BL Rotterdam

tel.: 010 206 06 00  
fax: 010 414 75 84  
website: [www.kantoorbinnenvaart.org](http://www.kantoorbinnenvaart.org)  
e-mail: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)

**Redactie Magazine Binnenvaart**  
tel.: 010 206 06 00  
fax: 010 414 75 84  
e-mail: [redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org](mailto:redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org)

**Tankvaartmedewerkers:**  
NL: Arthur Langstraat - tel.: 010 206 06 02  
België: Karel Verbergh - tel.: 0032 7545 181

**Nederlandse organisaties:**  
Adres secretariaat: als Kantoor Binnenvaart

**CBOB**  
tel.: 010 206 06 02  
fax: 010 213 41 71  
e-mail: [binnenvaart@cbob.nl](mailto:binnenvaart@cbob.nl)

**ONS**  
tel.: 010 206 06 01  
fax: 010 414 75 84  
e-mail: [ons@kantoorbinnenvaart.org](mailto:ons@kantoorbinnenvaart.org)

**RKSB St.-Nicolaas**  
tel.: 010 206 06 00  
fax: 010 414 75 84  
e-mail: [rksb@kantoorbinnenvaart.org](mailto:rksb@kantoorbinnenvaart.org)

**Belgische organisaties:**

**VBR**  
Latyrusplein 12, B-2900 Schoten  
tel. & fax: (0032) 36 583 663  
e-mail: [amba@skynet.be](mailto:amba@skynet.be)

**Bond van Eigenschippers**  
St. Pieterskaai 74, B-8000 Brugge  
tel.: (0032) 50 470 720  
fax: (0032) 50 335 337  
e-mail: [info@hnrbevelix.be](mailto:info@hnrbevelix.be)

**Kantoor Binnenvaart**

# Van het secretariaat



**Implementatie RIS (IRIS)** - RIS (River Information Services), de uitwisseling van informatie tussen vaarwegbeheerders en -gebruikers, is nu op verschillende niveaus aan de orde. Europa heeft de zogenaamde RIS-richtlijn opgesteld, met de elementaire voorwaarden, waaraan data moet voldoen. IRIS is het programma dat de implementatie (invoering en verankering in regelgeving) gestalte moet geven.

Tussen de verschillende lidstaten bestaat echter groot verschil van inzicht over het verkrijgen en verstrekken van gegevens, ook over de beschikbaarstelling en inzage rechten. Oostenrijk bijvoorbeeld, gevolgd door de andere Donaustaten, wil RIS vooral gebruiken voor verkeersmanagement langs de Donau. Omdat daar geen IVS-90 achtig systeem voorhanden is, wil men de gegevens die door de schepen moeten worden verstrekt, vooral via transponders (AIS) verzamelen. De AIS-verplichting op de Donau, ook voor West-Europese schepen, is binnenkort te verwachten.

In Nederland heeft de sector grote bezwaren tegen het zonder meer verstrekken van privacy- en bedrijfsgevoelige informatie via een openbaar kanaal als een AIS-transponder. Daarom is in het binnenvaartconvenant afgesproken dat via AIS in principe alleen scheepsidentiteit en -positie zullen worden verzonden. Overige informatie kan via IVS-90, BICS, etc:

Tot nog toe was binnen IRIS het Europese bedrijfsleven niet betrokken bij de implementatie van RIS, terwijl dat toch mede bedoeld is voor een -logistiek - nog efficiëntere binnenvaart. Op 22 juni hebben de ESO (Europese Schippers Organisatie) en de EBU (Europese Binnenvaart Unie)

op uitnodiging van Bureau Telematica in Duisburg deelgenomen aan een overleg over het opzetten van RIS-diensten. Gesproken is over een regeling waarin de manier van informatie-uitwisseling tussen de Europese lidstaten wordt vastgelegd. In IRIS is besloten daarvoor een Technische en Administratieve Overeenkomst voor data-uitwisseling (TAA) op te stellen. Daarin moeten onder andere regels op het gebied van privacy en gegevensbescherming worden vastgelegd.

ESO en EBU hechten sterk aan het belang van een centrale, Europese oplossing voor gegevensuitwisseling en -bescherming. Voorkomen moet worden dat nationale vaarwegbeheerders een eigen koers inzetten. De hiervoor genoemde TAA zou daarom onderdeel of bijlage moeten zijn van de RIS-richtlijn, waardoor deze geldt voor alle vaarwegbeheerders, ook de lagere.

## Nieuwe leden

- Vof C. Fase-Maljaars, Opheusden; ms Ancor, 552 ton;
- Vof W.A. Otterspeer, Krimpen a/d IJssel; ms Calypso, 3727 ton;
- Vof Terra Nova, G. Buitendijk, Hardinxveld Giessendam; ms Terra Nova, 668 ton.
- Vof SVO Reiziger, D.M. Oskam, Driebergen; ms Reiziger, 855 ton.

## Overleden

Op 29 juni, Govert Antonie Cornet (65 jaar), e.v. A.N. Cornet-Kant, v/h ms Antonie-C; Sasdijk 3w, 4251 AA Werkendam.

Op 1 juli, Albertje Veldman - Kijk in de Vegte (87 jaar), e.v. Joh. Veldman, v/h ms Vecht; Het Gasthuysland 25-33, 8061 KD Hasselt.

# Ja en niet nee

*Hij belichaamt het ja.*

## II Korinthiërs 1:19

*Bij de gewoonste dingen uit ons leven staan we het minste stil. Eén van die gewone dingen is dat we de hele dag door ja en nee zeggen. Daardoor maken we duidelijk wat we wel of niet denken, willen of doen. Meestal hoeven we niet lang te piekeren of het ja of nee moet zijn, maar ieder kent ook de situaties waarin ja wordt gezegd en nee bedoeld. Of omgekeerd. Als dat vaak voorkomt, worden we zelfs onbetrouwbaar voor elkaar.*

*Aan het begin van de brief waaruit de bovenstaande woorden komen, is de apostel Paulus in discussie met zijn lezers. Ook al heeft hij de christelijke gemeenschap in hun havenstad nog maar kortgeleden gesticht, onder de leden is twijfel opgekomen over zijn betrouwbaarheid. Dit noodzaakt hem zijn beloofde bezoek af te zeggen: zijn ja was nee geworden. Het moet wachten tot het vertrouwen hersteld zou zijn.*

*Maar de apostel zet alles op alles om aan te tonen dat hij betrouwbaar is. Dat kan toch ook niet anders, lijkt hij te vragen. Jezus Christus was niet iemand die ja zei en nee bedoelde. Hij was zelfs ja in persoon. Hij belichaamt het ja dat God heeft gesproken tegen de schepping. Wie dat ja heeft verstaan, leeft in positieve zin met zichzelf en de ander.*

*Het zijn maar heel korte woordjes die wij vaak en veel gebruiken: ja en nee. Maar ze kunnen een betekenis krijgen die verder gaat dan het moment. Op sommige ja-woorden worden levenslange verbintenissen in de liefde, in een baan of ambt, gebouwd. Wie zou daarbij niet eens getwijfeld hebben of je dat ja ook kon waarmaken? Door Gods ja in Christus leren we voor elkaar betrouwbaar te zijn. Soms moeten we nee zeggen, maar we leven van een eendeloos herhaald en blij makend ja.*

R.J. Bakker

# Schippers zijn problematiek ligplaatsen meer dan zat

door Erik van Toor, voorzitter ONS

**Het gebrek aan ligplaatsen langs de Rijn begint de scheepvaart - zoals op deze plaats al vaker beschreven - flink op te breken. Achter de schermen heeft er al veel overleg plaatsgevonden tussen binnenvaartvertegenwoordigers en Duitse overheden. Helaas wordt de problematiek door laatstgenoemden vaak gebagatelliseerd en zit er, buiten enkele mooie beloften, slechts weinig schot in de zaak.**

Het bestuur van Kantoor Binnenvaart heeft besloten dat er een werkgroep moet worden ingesteld die de besprekingen van met name Schutvevaer IA (Internationale Afdeling) gaat versterken. Deze werkgroep heeft eerst in kaart gebracht waar de knelpunten zitten en waar eventueel overnachtingshavens kunnen/moeten worden gerealiseerd. Dit is een behoorlijke lange lijst geworden.

Allereerst gaat er een brandbrief naar het Duitse verkeersministerie, de CCR, de verantwoordelijke WSA's en het Europees Parlement. Binnen het Europees Parlement wordt op dit ogenblik gesproken over de problematiek van de parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs die opmerkelijke overeenkomsten vertoont met onze problemen.

De insteek is dat de veiligheid van de scheepvaart ernstig in gevaar komt, omdat niet aan de wettelijke rusttijden kan worden voldaan. Daarnaast is het altijd nuttig om er nogmaals op te wijzen dat schepen bemand worden door mensen die net als iedereen het recht hebben om aan de wal te gaan.

## Themabijeenkomst

De werkgroep stelt verder voor om in het najaar een brede themabijeenkomst te beleggen waaraan ALLE vertegenwoordigers van de schippers, de schippers zelf en alle mogelijke autoriteiten kunnen discussiëren over hoe deze problematiek zo snel mogelijk kan worden opgelost. Het is geenvijf voor twaalf meer, het is inmiddels twaalf uur geweest. De

binnenvaart pikt het niet meer dat de randvoorwaarden waaraan overheden moeten voldoen om een veilige vaart te garanderen stelselmatig worden afgebroken.

Nauw aan dit probleem gelieerd is de ISPS-code. Havens langs de Rijn gaan

meer en meer aan deze schijnveiligheidscode voldoen, waardoor het voor varende vaak onmogelijk zal zijn voet aan de wal te zetten, laat staan bedrijfsterreinen te betreden of te verlaten.

Dit is niet te tolereren en het past niet dat verantwoordelijken naar elkaar wijzen en er geen oplossing komt. De schippers zijn het zat en acties zijn niet meer uit te sluiten. Om dat te voorkomen, zal iedere betrokkene zich tot het uiterste moeten inzetten om tot structurele oplossingen te komen.

## VRAAG EN ANTWOORD

*Ik had laatst een discussie met een collega over het uitzetten van de tachograaf. Mag dat nu wel of niet?*

In het reglement is dat niet waar het om draait, het gaat erom in welke gevallen of omstandigheden de tachograaf in het kader van de vaartijdenregeling(en) is voorgeschreven als controlemiddel. Dat is bijvoorbeeld wanneer een schip in de exploitatiewijze A1 of A2 gedurende nachtelijke uren van respectievelijk 22:00 / 23:00 tot 06:00 / 05:00 uur wil varen. Dan moet de tachograaf dat registreren en dat moet dan ook nog vanaf het begin van de voorafgaande ononderbroken rusttijd van acht of zes uur.

In de gevallen waarin de tachograaf niet is voorgeschreven, is het vaartijdenboek het controlemiddel. Mocht uit het vaartijdenboek blijken dat de tachograaf had moeten registreren, dan moeten die gegevens tot zes maanden terug kunnen worden overlegd.

...

*Ik krijg een brief van CanalDigitaal dat ik een abonnement moet afsluiten. Zoniet dan krijg ik van de Nederlandse zenders*

*alleen nog maar 1, 2, 3 en BVN door en de buitenlandse "free to air" zenders. Mag dit?*

Volgens de Nederlandse wet moeten de zenders van de publieke omroep en dat zijn 1, 2, 3 en BVN, gratis doorgegeven worden. Dat geldt voor de kabelmaatschappijen, de satelliet en Digitenne. Wilt u meer zenders, moet u een keuze maken uit een van de pakketten en daarvoor een abonnement afsluiten. Wat CanalDigitaal tot nu toe blijkbaar gratis heeft doorgegeven, hoeven ze dus niet (meer) te doen.

...

*Hoe snel kan iemand volmatroos zijn vanaf het moment dat hij/zij de aantekening matroos in zijn/haar dienstboekje heeft staan? Mij staat bij dat er één jaar als matroos gevaren moet worden alvorens volmatroos te zijn. Weten jullie of dit juist is?*

Dat kan met één jaar, mits hij of zij in het bezit is van een diploma matroos of schipper. Als dat niet het geval is, mag het met vaartijdopbouw pas na twee jaar.



**A d v e r t e n t i e**

**A d v e r t e n t i e**