

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 9 - NUMMER 9 - SEPTEMBER 2007

*Crisis bedreigt
de tankvaart*

*Groei blijft nog
aanhouden*

*Kleine markt is
in beweging*

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

HOI
2007
PRINT

Nederlands
uitgeversverbond
Groep uitgevers voor
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:
Binnenvaart in Dinant
Annemarie van Oers



Groei blijft nog aanhouden 12 en 13

Cees Kleiberg nieuwe SAB-directeur 15



Maritieme Academie Harlingen in 't nieuw 19



Aanpassing VERS-regeling	4
Effe Dubbel	5
Crisis bedreigt tankvaart	7
BP blijft bij dubbelwanders	7
Ingezonden	9, 10 en 11
Groei blijft aanhouden	12 en 13
Kleine markt in beweging	13
Luxemburg ratificeert ADN	14
Nieuwe SAB-directeur	15
Onduidelijkheid hygiëncode	15
Juridische vraagbaak	17
ZZP'er onder Arboret	18
Nieuwe school in Harlingen	19
NBKB-keuringen	20
CBOB-secretariaat	21
Tips Steunpunt Binnenvaart	22
Vraag en antwoord	22

rubrieken

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

21

Kantoor Binnenvaart vraagt aanpassing VERS-regeling

Kantoor Binnenvaart heeft minister Cramer van VROM verzocht de VERS-regeling 2007 zodanig aan te passen, dat de nadelige effecten voor de vermogens onder de 500 kW worden opgeheven. Ook is de minister gevraagd te overwegen de subsidie na 1 juli 2007 wel van toepassing te laten blijven op vervanging van (oude) motoren op bestaande schepen, om daar ook de CCR-II te stimuleren.

De onlangs gepubliceerde VERS-regeling 2007 sloot aan op die van 2006 en trad met terugwerkende kracht in werking. De regeling is in grote lijnen hetzelfde als VERS-2006. Op zich zijn we als Kantoor Binnenvaart daar best tevreden over. Alleen blijkt de nieuwe regeling nadelig voor de ondernemer die een nieuwe motor plaatst met een vermogen onder de 500 kW.

Daarboven is een subsidiebedrag mogelijk van maximaal 20.000 euro, voor vermogens daaronder maximaal 10.000 euro.

VROM heeft dit gedaan omdat ook gereviseerde motoren die aan de CCR-normen voldoen, onder de regeling vallen, waardoor de subsidieverhouding ten

opzichte van nieuwe motoren in VERS-2006 een beetje zoek was. De aangepaste regel valt echter nadelig uit voor mensen die onder VERS-2007 wel een nieuwe motor onder 500 kW hebben

De Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR) maakt zich zorgen over het groeiend tekort aan ligplaatsen. Rond de laatste jaarwisseling lagen er in de Maashaven 202 schepen en buiten de feestdagen maximaal 148, zo blijkt uit monitoringresultaten. Die geven een gemiddelde bezetting van 83,5 procent aan.

De WBR heeft in het reguliere overleg met het Havenbedrijf Rotterdam gemeld

geplaatst. Tevoren was dit niet bekend en er is met de brancheorganisaties ook geen overleg geweest.

KB heeft daarom de minister verzocht dit nadelige effect op te heffen. Ook is gevraagd de subsidie van toepassing te laten blijven op vervanging van motoren op bestaande schepen. KB heeft de zaak ook aan de orde gesteld tijdens recent overleg van MKB-Nederland met de directeur-generaal van VROM.

Ligplaatsentekort Rotterdam groeit

dat er steeds meer klachten zijn over het tekort aan ligplaatsen. De ontwikkeling van de scheepstoename gaat sneller dan dat er afmeerplaatsen (voor wachten en liggen) bij komen. De werkgroep laat weten overtuigd te zijn van de goede wil van het HbR, maar vindt wel dat er scherper met de toekomst rekening moet worden gehouden, 'ook in het kader van de MV2-ontwikkelingen.'

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 / RKSb / KANTOOR BINNENVAART / VBR / BvE *
* Svp doorhalen wat niet van toepassing is.

Gegevens aanbrengrer:

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, 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!

Toren van Babel

door Johan Salverda

Als we de verkopers van scheepstonnage mogen geloven, gaan ook de starters in de binnenvaart uit van steeds grotere schepen. In een advertentie biedt een niet nader te noemen bemiddelingsbedrijf in de aan- en verkoop van schepen een 3500-tonner aan. Het schip is nauwelijks een jaar oud en kan worden geleverd met vast werk en ruime financieringsmogelijkheden. 'Ideaal voor starters', prijst de verkoper het 135 meter lange vaartuig aan. Betekent dit dat de grens voor een 'kleiner schip'- aantrekkelijk voor 'instappers'- nu ook al royaal boven de 3000 ton ligt of gaat de grens voor 'gevoerden' nog veel verder omhoog? Voor beide valt te vrezen. De klap kan bijna niet uitblijven.

Overigens valt met het kleinere schip best een behoorlijke boterham te verdienen. Kijk de statistieken er maar op na. De 'kleine markt' is duidelijk in beweging. Zelfs de overheid heeft de blikken inmiddels gericht op de kleinere tonnage, die veel plaatsen kan bedienen, die door de grotere schepen niet (meer) bereikbaar zijn. Er valt veel lading te vervoeren. Dat leidt tot interessante exploitatiemogelijkheden, ook al omdat extra overslag met dienovereenkomstig voor- en natransport in voorkomende gevallen omzeild kan worden.

De binnen-/buitenvaart is daar een goed voorbeeld van: kruiplijncoasters, die bijvoorbeeld over zee in Polen een scheeps-lading turf halen en die voor de deur in Venlo - 'of all places' - afleveren. In dit nummer een exploitatievoorbeeld van een 800 tons binnenschip. Jan Kruisinga zet de mogelijkheden op een rij. Fictief, dat wel, maar zeker belangwekkend. Op de bibuvaart komen we later terug.

■ Dubbelwandigers

Voorzitter Sybe Schaap van de Unie van Waterschappen is blij met de plannen van staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat een grootschalig, nieuw Deltaplan op te zetten. Argument: 'We hebben niet alleen met

de dreiging van de zee te maken, maar ook met die van de rivieren. De tijd heeft niet stilgestaan sinds 1953.' Gezien de stijgende zeespiegel en de bodemdaling kan niet alleen worden volstaan bij wat vroeger is neergezet. Stilstand en achteruitgang en blijven leunen op de Deltawerken in Zuidwest Nederland kan niet meer. Onderzoek naar waterkeringen in Nederland toont aan dat ongeveer vijftig procent op dit moment niet voldoet aan de wettelijke eisen. Het is wellicht een eigenaardige gedachtenkronkel, maar de Deltawerken en de groeiende aandacht voor de kust, raken de problematiek van de dubbelwandige tankschepen. 'Raar maar waar...', constateert Arthur Langstraat, die zich bij Kantoor Binnenvaart ondermeer bezighoudt met de tankvaart.

Volgens veel deskundigen moeten nieuwe waterkeringen anders worden opgebouwd. Een kreet als 'schijnveiligheid' doet over de huidige Deltawerken al de ronde. De gedachte daarbij is dat een dijk een mechanische structuur heeft, die het ook kan begeven. Nieuwe strategieën als overloopgebieden, zoals bij rivieren al worden toegepast, kunnen aan de kust ook worden ingevuld. Het idee daarbij is dijken en keringen niet te verhogen, maar bestendig te maken voor overslag van golven. De vergelijking met de Toren van Babel wordt wel eens gemaakt: steeds maar ophogen kan, maar als hij valt, ontstaat er een gigantische schade. (Geldt voor de binnenvaart trouwens ook - steeds groter en groter, totdat de markt verzadigd is en instort...) Een ander middel is het aanleggen van tweede dijken - slaperdijken - waartussen een buffer voor wateropvang gecreëerd kan worden. Sybe Schaap houdt er zijn eigen visie op na. 'Ons land is nu net een diep soepbord met een smal randje eromheen. Daar moet nodig een tweede randje bij. Het is gek dat we voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wel dubbelwandige tankschepen willen, maar dat we ons beschermen door maar één streepje.' Waar dubbelwandige tankers al niet toe kunnen dienen...

Ligplaatsen thema KB-inloopmiddag op Rotterdam Maritime

Op donderdag 8 november, tijdens de beurs Rotterdam Maritime in Ahoy' houdt Kantoor Binnenvaart een inloop-/infomiddag voor leden, contractanten en belangstellenden. Centraal thema is de ligplaatsproblematiek.

De bijeenkomst begint 15.00 uur in Lounge 1 op de eerste etage van het congrescentrum. Na afloop om ongeveer 17.00 uur wordt een hapje en drankje geserveerd en is er voldoende tijd om de beurs te bezoeken (avondopenstelling).

In het volgende magazine zullen wij u verder informeren. Noteer de datum vast in uw agenda en meld tijdig uw komst in verband met het reserveren van toegangskarten. Per e-mail: redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org of telefonisch: 010 2060600.

Zeeland bedient alle kunstwerken straks centraal

In Zeeland worden vanaf 2010 alle sluizen en bruggen op afstand bediend vanuit de Nautische Centrale Noord, gevestigd in het Topshuis op Neeltje Jans en vanuit de Nautische Centrale Zuid, die onderdak krijgt in de Verkeerspost Terneuzen.

Dat is tenminste het doel van het project Modernisering Objecten Bediening Zeeland. Het is een proefproject. Dat moet dienen als voorbereiding op een uniforme manier van het bedienen van sluizen en bruggen op afstand in heel Nederland.

Op de Brabantse vaarwegen is afstandbediening al tien jaar een feit. Sinds 1 augustus vorig jaar worden de bruggen en sluizen op de Brabantse en Midden-Limburgse kanalen vanuit vier centrales bediend: Tilburg, Helmond, Schijndel en Oosterhout. In de avond en nacht wordt het hele kanalenstelsel vanuit Centrale Tilburg geregeld.

A d v e r t e n t i e

Crisis bedreigt de tankvaart

Pleit voor nationale overheidssteun

door Karel Verbergh, VBR-tankvaart

Tijdens het overleg met BP begin dit jaar over haar beleid per 2008 en 2010 enkelwandige tankvaartschepen uit te sluiten, werd de vertegenwoordigers van Kantoor Binnenvaart (KB) verweten weinig op de hoogte te zijn van de cijfers en statistieken. Veel was te halen uit de EBIS- (European Barge Inspection Scheme) statistieken, luidde de mededeling. KB had echter wel degelijk naar de cijfers gekeken, gebaseerd op IVR-bestanden en cijfers die tijdens de Ronde Tafelconferentie over de tankvaart in juni 2006 werden gepresenteerd. Een crisis in de tankvaart dreigt.

Een van de vragen die we in dat overleg aan BP stelden was dan zelf aan te geven wat het enkelwandige gedeelte is van de totale omzet. Hierop kon (wilde?) de oliemaatschappij echter geen antwoord geven. Gezien haar verwijt aan ons adres, verbaasde dit ons zeer. Daarom heeft schrijver dezes namens de Vereniging Belgische Reders (VBR) BP zowel als Shell nogmaals gevraagd aan te geven hoeveel tankschepen van de 1229 EBIS-gekeurde schepen dubbelwandig zijn. Dat blijken er uiteindelijk 488 te zijn (april 2007). Hiervan is ruim 33% van het type C en N, de grootste categorie tankschepen.

■ Europa I of II

EBIS is verzocht de aantallen binnen de categorieën Europa I (kleiner dan 86 x 9,5 -11,5 m) en Europa II (groter dan 86 x 9,5 m) aan te geven. Tot op heden is er nog steeds geen antwoord. Wel is inmiddels bekend dat 26 procent van de bovengenoemde groep C- en N-schepen valt onder Europa I, maar onduidelijk is nog welk gedeelte daarvan enkel- of dubbelwandig is.

Het lijkt er op dat het EBIS-management

niet blij is met onze vraag om gedetailleerde cijfers. Het huidige percentage aan dubbelwandige tankers van het type Europa I zou wel eens bijzonder laag - en dus de nood erg hoog - kunnen zijn. Onder deze categorie vallen namelijk veel oudere tankschepen, waarvoor het vanwege de hoge investeringen zeer twijfelachtig is of hun eigenaren kunnen overschakelen naar dubbelwanders. Rendement van deze investeringen is niet tot nauwelijks te verwachten, gezien de gedwongen korte vervangingstermijnen van de huidige enkelwanders. Deze situatie kan in verschillende landen leiden tot een crisis in de tankvaartmarkt en mogelijk tot het melden daarvan bij de EU.

■ Investeringspremie

Om de problemen wellicht het hoofd te bieden verzoekt de VBR de ESO-organisaties ondersteuning te vragen aan hun nationale overheden. Dit om te voorkomen dat de tankvaart vervoer verliest aan andere modaliteiten. Op basis van gedetailleerde cijfers die aantonen dat er sprake is van een crisis, zouden mogelijk op nationaal niveau begeleidende maatregelen

kunnen worden aangevraagd. Italië heeft dat bijvoorbeeld al twee keer gedaan voor zijn enkelwandige zeevloot. Wie investeerde in dubbelwandige tonnage kreeg daarvoor een investeringspremie, op voorwaarde dat evenveel enkelwandige tonnage werd gesloopt. Naar dit voorbeeld zou elk binnenvaartland nu al een voorstel met begeleidende maatregelen op nationaal niveau bij de EU kunnen indienen. Dat betekent dat elk land zelf zorgt voor de uitfasing van zijn eigen tankvloot. Verwacht mag worden dat het voorbeeld van één land zal worden opgevolgd door de andere binnenvaartlanden. Als deze regeling op de tankvloot zou worden toegepast en de investeringspremie hoger is dan de actuele marktwaarde van de te vervangen enkelwandige tonnage, houdt de investeerder er een bonus aan over. Particuliere tankvaartondernemers, die anders vanwege de slechte marktwaarde van hun enkelwandige schip uit de tankvaart zouden verdwijnen, beschikken via zo'n investeringspremie over eigen vermogen om per 2018 op de dubbelwandige trein te stappen.

Op Europees niveau is geen steun te verwachten, daar de Europese Commissie geen vragende partij is in de kwestie van dubbelwandigheid. Het zijn de CCR en het verladend bedrijfsleven die dat willen invoeren. Daarom is het uiterst belangrijk dat het EBIS-management de juiste cijfers levert om een mogelijke investeringsregeling uit te kunnen werken.

BP blijft ondubbelzinnig bij dubbelwandige tankers

door Arthur Langstraat

In juli kwam dan toch eindelijk het steeds maar weer uitgestelde antwoord van British Petroleum op de brief van KB van maart over het eenzijdig invoeren van de verplichting van de (voortijdige) overschakeling naar dubbelwandige tankers. De oliemaatschappij blijft bij haar standpunt en reageert niet op de aangedragen argumenten en oplossingen. De brief was gericht aan het hoofdkantoor van BP in Londen. De reactie was ondertekend door Simon P. Lisiecki, Vice President Government & Industry.

Mr. Lisiecki reageert kort en bondig, maar gaat op geen enkele wijze in op de aangedragen argumenten en oplossingen. Hij spreekt over de eigen keuzevrij-

heid en de positieve omarming van het beleid door organisaties en bevrachters, waarin BP belangen heeft. Lisiecki noemt als gevolg van het BP-beleid ook een extra

reductie van 15 procent op het risico van lekkage bij aanvaringen en grondingen. Waar dat cijfer op is gebaseerd, vermeldt hij niet. Uit de brief blijkt wederom de eenzijdige benadering door BP. Kortom, Kantoor Binnenvaart is ontevreden over het antwoord. We hebben BP nogmaals gevraagd inhoudelijk op onze bezwaren en argumenten te reageren. Dit vooral met het oog op de diep ingrijpende financiële en economische gevolgen voor de sector.

A d v e r t e n t i e

Wie belegt de boterham van stoppende 'kleine schipper'?

De laatste tijd horen wij veel verhalen over de eisen die vanaf 2010 aan schepen gesteld gaan worden. Hoewel wij nog van niemand hebben vernomen wat deze eisen feitelijk in gaan houden, praten wij er inmiddels regelmatig over. Met name over wat dit gaat betekenen voor het kleine schip.

Ik weet niet hoe het gesteld is bij de schepen die binnenlands en naar België en Frankrijk varen, maar op de vaart naar boven zijn de kleinere schepen bijna allemaal eigendom van de wat oudere schipper, zeg maar de 55+er. De tendens is dat deze 55+er zijn schip beschouwt als een middel om een inkomen te verwerven tot de pensioengerechtigde leeftijd, om het daarna naar de sloop te brengen, omdat het bij verkoop niets meer oplevert.

Deze mensen zien nu aankomen dat ze enkele jaren voor het bereiken van de AOW-gerechtigde leeftijd, investeringen zouden moeten gaan doen die de waarde van het schip te boven gaan, en die ze in de resterende jaren tot hun 65e levensjaar niet meer kunnen terugverdienen. Nog afgezien van de vraag of, ingeval de schipper het bedrag dat ermee gemoeid is niet toevallig in zijn nachtkastje heeft liggen, banken nog geld verstrekken om in kleinere schepen te steken.

Voor veel schippers zal er dus niet veel anders opzitten dan er in 2010 maar vast mee te stoppen. De vraag is echter: Wie gaat het boterhammetje van deze schipper beleggen? De overheid laat vaak geluiden horen waaruit men zou kunnen opmaken dat het kleinere schip haar na aan het hart ligt en dat er voor het kleinere schip een goede toekomst is weggelegd.

Maar als de eigenaar van het kleinere schip iedere keer op kosten wordt gejaagd gelijk aan die voor een groter schip, wordt het moeilijk jonge mensen ervan te overtuigen dat het zinvol is in een klein schip te investeren.

Wij hadden ons erbij neergelegd dat het schip niets meer zou opleveren en de sloop in zou gaan bij het bereiken van de AOW-leeftijd. Nu het er echter op lijkt dat het doek voor die tijd gaat vallen, vinden wij dat er een oplossing gevonden moet worden. Daarom zijn wij zelf aan het denken geslagen en hebben enkele creatieve oplossingen bedacht, om de financiële noodtoestand voor onze groep buiten de deur te houden.

■ Drie mogelijkheden

De meest voor de hand liggende oplossing is schippers die in 2010 een bepaalde leeftijd hebben - bijvoorbeeld 58 of 60 jaar en ouder en een schip hebben dat naar de sloop gaat - een uitkering te geven tot hun 65e. Hadden we niet nog sloopgeld over?

De tweede mogelijkheid zou zijn schippers van deze leeftijd vrijstelling te verlenen van deze nieuwe eisen, met dien verstande dat zij de intentie hebben op hun 65e het schip te laten slopen, en indien zij niet slopen maar het schip zo verkopen, dat zij dan alsnog aan die eisen moeten voldoen.

Een derde mogelijkheid is schepen beneden een bepaalde tonnenmaat van deze eisen vrij te stellen, waardoor de exploitatie van het kleine schip mogelijk blijft. Deze schepen zijn doorgaans ouder dan vijftig jaar, hebben al die jaren in deze toestand gefunctioneerd en worden zelden of nooit ingezet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of in de continue-cq nachtvaart. Grote investeringen doen in een schip dat niets meer waard is noemden wij vroeger 'goed geld naar kwaad geld gooien.'

Naar onze mening is het zo dat met het verdwijnen van de kleinere schepen ook voor de grotere schepen veel werk zal verdwijnen. Immers als een ontvanger voor kleinere partijen bij de spoorwegen moet aankloppen, zal door de spoorwegen worden geëist dat alle vervoer van deze ontvanger door hun wordt gedaan. Hetzelfde gebeurde ook als het IJsselmeer dicht gevoren was. En dat is dan voor tijdelijk. Maar voor het blijvende vervoer van kleine partijen zal deze eis ongetwijfeld op tafel komen. Als het IJsselmeer dicht gevoren zit kan men met het vervoer wachten tot het gaat dooien. Als de kleine schepen weg zijn komen ze nooit meer terug. Onze vraag is: wie gaat hier wat aan doen?

■ Slopen: een foef

Onze S.I. is geldig tot 2011; dus de tijd van de huidige SI uitdienen biedt geen oplossing, doch slechts uitstel van één jaar. De AOW-leeftijd bereik ik in 2014. Dus ook in het geval dat de eisen passend van kracht worden bij het vernieuwen van de SI, levert mij een probleem van drie jaar op. In ieder geval zou

ook moeten worden bereikt dat mensen, die voor hun 65e het schip laten slopen, over de fooi die ze dan nog ontvangen, niet met de belasting zouden moeten afrekenen. Waarbij het nog zeer de vraag is of het schip bij sloop nog iets oplevert. Dat op dit moment de ijzerprijzen hoog zijn, garandeert niet dat ze dat over vier jaar ook nog zijn.

Als men nog jong is kan men de eventuele investeringen in de vrachtprijs doorberekenen. Maar als wij dat in drie jaar moeten gaan doen, moeten we € 40,- per ton naar Mannheim gaan vragen. Bovendien is de jonge schipper meestal eigenaar van een groot schip en de investeringen zijn met een groot schip toch al gemakkelijker terug te verdienen.

Kennelijk dringt dit tot vrijwel niemand door. Een voorbeeld hiervoor hadden wij nog vorig jaar aan de hand. Met het maken van de nieuwe SI kwam een en ander aan het licht, dat dezelfde expert bij de aankoopkeuring over het hoofd had gezien. Bij elkaar kostte het ons € 15.000,-. De expert vond dit echter niet veel. We wezen hem erop dat ons schip slechts 775 ton groot is en dat dit op basis van verhouding voor een groot schip van bijvoorbeeld 3000 ton een rekening van € 60.000,- zou opleveren. Ik heb hem duidelijk gemaakt dat hij op een 3000 tons schip, waarvan hij de eigenaar met zulke kosten zou opzadelen, een grote kans zou lopen gelijk uit het gangboord op de helling gesmeten zou worden. Hierop had hij niet veel te melden.

Graag vernemen wij of er aan het probleem dat op ons afkomt iets wordt gedaan door de bonden.

J.H. van Buren, Select Scheepvaart vof

De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden stukken niet te plaatsen, in te korten of bij meer dezelfde reacties de meest relevante te plaatsen, hetzij een samenvatting te geven. Plaatsing betekent niet dat de redactie instemt met de inhoud. Anonieme brieven worden niet behandeld.

Bonden: Wij werken er hard aan

Reactie Kantoor Binnenvaart

Belangrijk thema in de brief van de familie Van Buren van het ms Select is de afschaffing van de overgangsbepalingen zoals dat bij de verlenging van het certificaat van onderzoek voor de Rijn na 1 januari 2010 en 2015 gaat gebeuren. Die lijsten hebben wij in de magazines van september en november 2006 gepubliceerd. Voor degenen die dat gemist hebben, kunnen wij ze altijd nasturen (de familie Van Buren heeft ze inmiddels).

Het is duidelijk dat het schrappen van de overgangsbepalingen voornamelijk de kleinere schepen treft omdat er na 1976 of 1995 nauwelijks kleine schepen zijn gebouwd. Omdat ons dat zorgen baart, ook voor wat betreft de consequenties voor deze schepen, is in het convenant dat wij in november 2006 met de minister hebben afgesloten, bepaald dat juist daarnaar onderzoek gedaan moet worden. Wat zijn de kansen en bedreigingen voor het kleine schip? In hoeverre zullen al die nieuwe technische eisen invloed hebben op het voortbestaan van de kleine scheepvaart? Daar gaan wij hard aan werken.

Overigens is het wel zo dat als we de lijst met overgangsbepalingen goed bekijken, er een heleboel zaken zijn die min of meer naar de huidige stand der techniek als normaal beschouwd kunnen worden, in die zin dat heel veel oudere schepen er al aan voldoen. Er zijn een paar zaken die er uit springen:

- de gasdichte machinekamer: doel daarvan is de bemanning te beschermen tegen schadelijke gassen. In een heleboel gevallen kan dit met vrij eenvoudige voorzieningen zoals een rozet, kit of purschuim bereikt worden. Voor de schepen waar dit echt niet kan, bijvoorbeeld bij een kettingstuurwerk, zou je als alternatief kunnen denken aan een gas- c.q. rookdetector. Het doel is daarmee immers ook bereikt.
- de vetdichte roerkoningen en schroefassen: doel daarvan is vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen. Dit kan zeer ingrijpend en kostbaar zijn. Reden waarom wij in het eerder genoemde convenant hebben afgesproken dat er onderzoek wordt gedaan naar de beschikbaarheid van zogenaamde milieuvriendelijke smeervetten. Zijn die er dan bereik je via deze weg hetzelfde (milieu)resultaat.
- maximaal geluidsniveau in woning en stuurhut: doel arbeidsbescherming. Los

van dit doel, waarvan je bij een zuiver 'zelfstandig' schip nog vraagtekens kunt zetten, is het wel zeer comfortabel in de woning en stuurhut beneden de 70 decibel te kunnen wonen en werken. Zou dit wellicht de kleinere schepen voor de nieuwe ondernemer wat aantrekkelijker maken? Ook dit gaan wij serieus onderzoeken en kijken wat technisch mogelijk is.

Uiteindelijk kunnen er eisen zijn die praktisch moeilijk of slechts tegen onevenredig hoge kosten uitvoerbaar zijn. Is dat het geval dan kunnen afwijkingen worden toegestaan die in het certificaat van onderzoek worden aangetekend.

■ Weinig animo

Het probleem van de aanpassing aan de technische eisen loopt samen met de moeilijke verkoopbaarheid van de kleinere schepen. Men zou kunnen zeggen dat de verkoopbaarheid wordt bevorderd als de schepen goed in orde zijn. In theorie is dat juist, maar de praktijk wijst uit dat er eenvoudigweg onvoldoende animo bij starters is met een klein schip te beginnen.

De oorzaken zijn divers. Er is veel handel in grotere schepen, financiering is vaak geen probleem, grote woning, je maatjes doen het ook, etc. U kunt het zelf verzinnen. In het kader van het onderzoek naar de kleine schepen wordt ook dit aspect meegenomen. Zou je meer jongeren in de binnenvaartopleidingen kunnen interesseren om te kiezen voor het ondernemerschap? Is het niet veel leuker je eigen weg te zoeken op een kempenaar dan altijd maar tegen die 'dozen' aan te kijken?

De heer Van Buren doet nog een paar suggesties. Allereerst de uitkering voor mensen die voor hun 65e stoppen en het schip naar de sloep brengen. Op zich is in Nederland die mogelijkheid er nog steeds in het kader van de IOAZ (Inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte zelfstandigen). Voor financiering van een uitkering uit het reservefonds bestaat onvoldoende draagvlak in de binnenvaart en is onmogelijk te berekenen wat daar voor nodig is. De tweede en derde mogelijkheid (de tijdelijke en permanente vrijstelling van de technische eisen) worden meegenomen in het onderzoek.

■ Diversiteit grote kracht

De heer Van Buren wijst op de negatieve effecten van het verdwijnen van het kleine schip. De grote kracht van de binnenvaart is altijd geweest de diversiteit aan schepen en tonnages. Feit is echter wel dat door de jaren heen de ondergrens opgeschoven is en schaalvergroting van alle tijden is. Sinds de jaren zestig van de vorige eeuw is er geen nieuwe spits of kempenaar meer gebouwd. Zit dat er in de toekomst nog in?

De prijs is allesbepalend en de heer Van Buren constateert terecht dat veel investeringen voor een klein schip naar verhouding erg hoog zijn. Tegelijkertijd constateer je dat de vrachtprijsontwikkeling weliswaar positief is maar dat dat op zich nog onvoldoende is om bijvoorbeeld nieuwbouw van een kleiner schip mogelijk te maken.

Lang zoeken

Op sluis Driel kregen we een folder hoe we met de pleziervaart om moeten gaan. Goede zaak, ik heb er alle begrip voor want ik ben ooit als pleziervaarder begonnen. Bij de folder zit een kaart met een gratis telefoonnummer: 0800-8002 voor alle informatie over de waterweg, hoogtes bruggen, sluisen, enz. Heel handig, bedacht ik me en zette het kaartje in de stuurhut. De volgende dag al had ik het nodig.

Wat blijkt? Ik heb een nieuw marifoonboek van 2007 (SDU-uitgave) gekocht en zoek het marifoonkanaal van sluis Doesburg op. Nergens te vinden, dus ik bel een bevriende schipper - ook gratis - en vraag naar het kanaal. Hij weet het niet en kan het ook niet vinden. Nou, dan maar het gratis nummer van Rijkswaterstaat. Ik vraag naar het kanaal van de sluis en moet een ogenblikje geduld hebben; als de mevrouw terug is aan de telefoon met het antwoord val ik bijna van mijn (stuur)stoel... Het opzoeken duurt 3 werkdagen (...) maar ik kan wel het telefoonnummer van de sluis krijgen en zelf bellen. Ik kan dit gewoon niet geloven en zeg dat ook. En dus besluit ik maar gewoon op het bord voor de sluis te kijken, dat werkt altijd en kost niks.

Yvonne Riksten, ms Henvon

Ligplaats zoekplaatje

'Momenteel ben ik samen met mijn vrouw aan het aflossen op de Cathalijn', bericht ons schipper Gerrit Wierdsma van de Nivoma. 'Ons eigen schip is in aanbouw in Orsova. We zijn nu onderweg naar Thionville.' En ook daar zijn de ligplaatsproblemen een erg heet hangijzer. Wierdsma heeft foto's gemaakt van een hem aangewezen ligplaats beneden sluis Fankel. De schipper: 'Als je afvarig de sluis Fankel uitvaart is deze ligplaats gelijk aan stuurboord beneden de invaart. Wat mij opviel is de 'toegankelijkheid' van deze ligplaats en ik zocht ook nog

naar bolders! Ik kan me nog herinneren, toen ik net aan boord was bij m'n vader in 1987, dat we hier aan deze ligplaats hebben moeten vastmaken in verband met hoog water. Toen hoefde ik echter niet te klauteren en klimmen tussen bomen en struiken door. Als je de foto goed bekijkt kun je nog wat bolders vinden achter de grote moestuin met bomen en al wat daar volgens mij niet hoort te zijn. Het is toch zo dat zo'n ligplaats een beheerder heeft die dit schoon moet houden, zodat het GOED en VEILIG toegankelijk is? Misschien is het iets om de ligplaatsproble-

matiek ook met dit soort foto's onder de aandacht te brengen bij mensen die er wel over gaan maar eigenlijk niet geïnteresseerd zijn. Of net doen alsof. Ik doel hier dus op de Duitse autoriteiten.'

TopTip

PERSONEEL - Als een werknemer in zijn vakantie ziek wordt, heeft hij recht op vervangende vakantiedagen voor de dagen dat hij ziek is. In de arbeidsovereenkomst kunt u echter overeenkomen dat dit alleen voor de eerste 20 vakantiedagen geldt. De tekst zou kunnen luiden: "Zodra werknemer meer dan 20 gezonde vakantiedagen per jaar heeft genomen, zijn meerdere vrije dagen geen ziekte-dagen, als hij in zijn vrije dagen ziek wordt."

Als een stagiair boventallig lid van de bemanning is en geen arbeidscontract heeft, bent u niet verplicht de stagevergoeding bij ziekte door te betalen. Voorwaarde is wel dat de stagiair niet productief, maar als leerling wordt ingezet.

Als een werknemer verdacht wordt van een strafbaar feit en daarvoor in hechtenis wordt genomen, is dat geen grond voor ontslag. Tenminste als dit feit niets te maken heeft met zijn functie en werkzaamheden. De werknemer dient de werkgever wel op de hoogte te houden van de ontwikkelingen in de zaak. De werkgever moet ook meewerken om de terugkeer positief te begeleiden. (Zie ook Juridische Vraagbaak op pag 17)

Zelfstandig werkende vrouwen krijgen recht op zwangerschaps- en bevallingsverlof voor een periode van zestien weken. De uitkering is afhankelijk van hun inkomen als zelfstandig ondernemster en bedraagt maximaal 1317 euro bruto per maand. Dat komt overeen met het wettelijk minimumloon.



VRAAG EN ANTWOORD

Nadat ik het verslag van IWV en TNO over de oorzaak van de explosie op het tank-schip Stolt-Rom had gelezen en nog eens goed keek naar het stukje tekst 'aan boord waren de blusmiddelen niet gereed voor gebruik', vroeg ik mij af wat dat dan precies betekent. Er was toch een sprinklerinstallatie actief, zoals op de foto op de voorkant van het verslag te zien was, is dat geen brandblusmiddel?

In artikel 7.2.4.40 van het ADNR staat het volgende over brandblusinstallaties: 'Tijdens het laden en lossen moeten aan dek in de ladingzone de brandblusinstallatie en de slangen en straalpijpen met sproeistuk voor gebruik gereed worden gehouden'. Dat betekent dat de brandslangen uitgerold in de ladingzone moeten liggen en de spuitstukken aangekoppeld moeten zijn.

In artikel 7.2.4.28 wordt gesproken over een watersproei - inrichting ('sprinklerinstallatie'). Deze is nodig als er stoffen worden vervoerd conform tabel C, kolom 9, waarbij deze inrichting wordt vereist. Hij is bedoeld om gassen en dampen neer te slaan of als middel om het dek van lading-tanks te koelen. Het is dus geen brandblusmiddel.

•••

Ik heb op mijn tankschip een autokraan die vóór 1995 is geplaatst. Moet ik deze apart laten keuren?

Nee, dat hoeft niet, want als in het Certificaat van Onderzoek (CvO) vermeld staat dat de automast vóór 1995 werd geplaatst, dan geldt het CvO als keuringsbewijs.

Groei blijft vooralsnog aanh

Resultaten eerste halfjaar 2007

door Johan Salverda

Na een goed 2006, is ook de eerste helft van dit jaar voor de binnenvaart prima verlopen. Door uitbreiding van de capaciteit verbetert de concurrentiepositie nog steeds. Daarnaast zorgt de aantrekkende economie voor meer goederenstromen en dus voor meer ladingaanbod. Ook in de rest van het jaar zal de groei doorzetten. Vraag is echter wat de brandstofprijzen gaan doen. Ondanks de verwachte omzetstijging - om en nabij de vier procent - kan dure olie roet in het eten gooien als het gaat om nettoresultaten.

In de jongste editie van 'Cijfers & Trends', waarin de Rabobank ieder kwartaal de ontwikkelingen in tachtig branches op een rij zet, wordt gesproken van een trendbreuk in de transportsector. Jarenlang was somberheid troef en kampten ondernemers met stagnerende vraag, overcapaciteit en hevige prijsconcurrentie. 'Maar het eind 2005 voorzichtig ingezette herstel heeft zich vorig jaar en ook in de eerste helft van dit jaar krach-

tig doorgezet', meldt de bank, die een verdere stijging van de vervoersprijzen voorspelt.

■ Ontmoedigen wegvervoer

Ten aanzien van de binnenvaart wordt er vanuit gegaan dat de Europese regelgeving niet alleen gericht blijft op het ontmoedigen van het wegvervoer maar

juist op het bevorderen van de binnenvaart. Dat, terwijl het goederentransport binnen Europa het komende decennium nog sterk zal groeien en de gedwongen modal-shift gedachte is los gelaten. Bedreigingen worden gezien in vooral een groeiend personeelstekort. Dat geldt niet alleen voor het wegvervoer, maar zeker ook in de binnenvaart. 'Het vinden van goede gekwalificeerde medewerkers is een probleem. Daarom wordt steeds vaker een beroep gedaan op buitenlandse werknemers (Polen en Tsjechen).'

Als het gaat om kansen en bedreigingen zet de bank een aantal zaken op een rijtje:

- De vaarcapaciteit van de rivieren en

De containervaart is één van de sectoren waarin het goed gaat.



■ Grote verschillen

Het gaat overigens niet overal even goed. De verschillen tussen de individuele bedrijven zijn groot. Zo blijft het goed gaan in de droge ladingvaart en in de containervaart. Het vrachtaanbod in deze deelvaart blijft groeien. De vrachtprijzen zijn constant en van een goed niveau, aldus de bank, die geldt als een belangrijke 'geldschietter' in de binnenvaart. De grotere bedrijven profiteren het meest, maar ook de schippers op kleinere schepen boeken volgens de marktverkenner van de bank 'voldoende resultaat'. Ook hebben de ondernemers in het vervoer van zand en grind de wind behoorlijk in de rug als gevolg van de groeiende economie en de daarvoor aantrekkende activiteiten in de bouwsector.

Het is geen nieuws dat de tankvaart er minder rooskleurig voor staat. Door de zachte winter viel het ladingaanbod de afgelopen maanden tegen. Het ziet er naar uit dat de markt pas deze herfst weer aantrekt. De enkelwandige tank-

'Kleinere schepen blijven noodzakelijk'

De inzet van grotere schepen biedt - vooral binnen het ARA-gebied - ontegenzeggelijke voordelen. Dit verklaart de tendens tot schaalvergroting. Ook ontstaan er steeds meer bedrijven met meerdere schepen. 'Maar ook blijven kleinere schepen noodzakelijk binnen de branche', onderstreept de Rabobank opnieuw. Die schepen zijn met name nodig om bestemmingen te bereiken die gelegen zijn aan de kleinere kanalen en rivieren.

vaart krijgt het steeds moeilijker door de toekomstige verplichting van het vervoer met dubbelwandige tankschepen, een plicht, waarop 'majors' al voor de muziek uit beginnen te lopen.

kanalen in Nederland is nog niet optimaal benut.

- Het vrachtvervoer tussen West- en Oost-Europa zal het komende decennium sterk groeien.
- Innovatieve vervoersconcepten komen maar moeizaam van de grond.
- De binnenvaart profiteert onvoldoende van de ruimte die de vaarwegen bieden. De investeringen in de infrastructuur blijven achter.
- De prijs en levertijd van een nieuw schip stijgen. Dit komt onder andere door een prijsstijging en schaarste van onderdelen zoals motoren, schroeven en navigatiesystemen.
- De investeringsgolf in nieuwe schepen kan op den duur (middellange termijn) tot overcapaciteit leiden.

Kleine markt fors in beweging

door Jan Krusinga

De vrachtindexering van het kleinere schip is sneller gestegen dan die van haar grote zus. Desondanks is er bijna geen nieuwbouw in deze categorie en de schepen, die de markt door sloop verlaten, worden dus niet vervangen. Maar in het algemeen zijn er weer positievere geluiden en dit segment is nu eveneens bij de overheid duidelijk in beeld, getuige ook het convenant dat de binnenvaart met de overheid heeft afgesloten. Daarin wordt de noodzaak van de kleinere schepen duidelijk onderkend.

Eén van de oorzaken van de hogere vrachtindexering van het kleinere schip is de afname van vervoerscapaciteit in dit segment. Daardoor en tegelijkertijd door de groeiende vraag naar scheepsruimte, net als in de hele binnenvaart, kunnen deze schepen dus een redelijke omzet behalen. Dat geldt vooral in gebieden waar doorgaans weinig kleine

schepen komen. Niet alle schepen zijn echter technisch geschikt voor bijvoorbeeld sterke stroomgebieden. Ook beschikt niet elke schipper over alle benodigde documenten om overal te mogen varen.

■ Gefaseerde vernieuwing

Geschikte schepen die verre reizen doen halen - net als in het verleden - een hogere netto-omzet. Maar om deze schepen te behouden voor de kanalen en rivieren waar ze bij uitstek geschikt voor zijn, èn voor de ontvangers die geen grote partijen kunnen verwerken of opslaan, is het nodig dat ook in deze sector vernieuwing plaatsvindt.

Ondanks de betere verdiensten laat bijgaande calculatie echter zien dat vernieuwing in deze categorie nog steeds erg moeilijk is en in het beste geval slechts gefaseerd te realiseren.

Het voorbeeldschip vaart exploitatiewijze A1 en is 300 dagen per jaar beschikbaar.

Fictief voorbeeld van een 800 tons schip, handelswaarde € 160.000.

Bruto jaaromzet	250.000
brandstof en smeermiddelen	55.000
havengelden, provisie	20.000
afschrijvingen	25.000
rente vreemd en eigen vermogen	9.000
bruto loon 2 personen	70.000
accountant, contributies, auto	15.000
reparatie en onderhoud	15.000
verzekeringen	10.000
reserveringen voor vernieuwingen	31.000
Totale exploitatie kosten	250.000

bedragen in euro's

Luxemburg ratificeert ADN

door Arthur Langstraat

Om binnen Europa voor alle modaliteiten te komen tot een gelijkwaardige regeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, heeft de Europese Commissie in de loop der tijd verdragen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) omgezet naar de EU kaderrichtlijn gevaarlijk stoffen. Hieronder vallen het ADR voor de weg, ADN voor water en het RID op het spoor.

Het vervoer over water kent nu twee regelingen, het ADN vastgesteld door de CCR en het door de Donau-commissie vastgelegde ADN. De bedoeling is dat het ADN in het ADN opgaat, zodat binnen Europa één regeling komt, het ADN. Datum van ingang is 1 januari 2009, als tenminste zeven landen hebben geratificeerd.

De Europese binnenvaartorganisaties ESO en EBU zijn akkoord met deze harmonisatie, maar willen waken voor de hoge veiligheidsstandaard van het huidige ANDR, zeker nu onlangs Luxemburg het ADN heeft geratificeerd en daarmee de overgang naar het ADN (*Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures*) wel eens snel dichtbij kan komen.

■ Routekaart

Het ADN biedt regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Europese binnenwateren en garandeert een veiligheidsniveau zoals dat binnen Nederland al tot op de dag van vandaag

geldt. Nog niet alle EU lidstaten hebben het ADN echter geratificeerd. Het is daarom uiterst belangrijk dat binnen Europa in elke lidstaat de schepen aan dezelfde veiligheids garanties voldoen.

Veranderingen zullen in principe niet inhoudelijk van aard zijn. Het feit dat het voorstel lidstaten verplicht het ADN toe te passen waar Nederland nu het ADN toepast, betekent dat schepen die nu met een ADN-certificaat varen, dit op termijn moeten vervangen door een ADN-certificaat. Hiervoor is een overgangperiode van vijf jaar voorzien. Deze vindt plaats binnen een termijn waarin op grond van het ADN het certificaat toch al vernieuwd moet worden. Technische en overige eisen (classificatie, verpakking, etikettering, etc.) blijven hetzelfde. Binnen de CCR zijn gedetailleerde voorstellen gedaan voor de overgang, de zogenaamde 'Road Map'.

■ Laatste versie ADN in zicht

Het ADN treedt zoals gezegd op 1 januari 2009 in werking, tenminste als een jaar

voor die datum zeven landen het verdrag hebben geratificeerd. In mei van dit jaar ratificeerde Luxemburg als zesde lidstaat en de verwachting is dat Duitsland en Frankrijk binnenkort volgen. Als dus één van die beide landen nog dit jaar als zevende ratificeert, treedt het ADN in werking met ingang van een jaar na deze ratificatie. Dat kan dus wel eens een paar maanden eerder zijn dan januari 2009. Dat houdt tevens in dat het ADN niet verder bijgewerkt wordt, zodat de versie 2007 van het ADN wel eens de laatste zou kunnen zijn.

De werkgroep Gevaarlijke Goederen van de CCR, die zich bezig houdt met de actualisering van het ADN, zal begin komend jaar opgeheven worden om daarna op te gaan in de VN/ECE te Genève.

De Europese binnenvaartorganisaties vragen de CCR een paar belangrijke zaken extra goed in de gaten te houden. (Zie ook MB mei 2007):

- Geldigheidsduur van certificaten voor schepen en bemanningen.
- Strafvervolgning bij overtredingen van het ADN.
- Opleiding (vragencatalogus).

Het wachten is dus nu op Frankrijk of Duitsland dat als zevende land het ADN ratificeert. De kans dat dit nog dit jaar gebeurt, is echter groot.

Aanvulling OVAM-regeling in België

De vermelding van de OVAM-regeling België (Vraag en Antwoord MB-juni pagina 22) betreffende vereiste vergunningen voor het vervoer van afval behoeft een aanvulling.

Omdat deze zaak in België onder de gewestbevoegdheid valt, moet er een vergunning aan boord zijn, die is afgeleverd door de gewesten. Momenteel hebben alleen het Vlaams Gewest (VLAREA-reglement) en het Waals Gewest zo'n vergunningsplicht effectief uitgevaardigd. Het gewest BRUSSEL

heeft (gelukkig) nog geen vergunningsplicht ten aanzien van de binnenvaartsector uitgevaardigd.

Dus: voor België zijn voor alle zekerheid steeds twee vergunningen vereist, want de ene regio erkent de andere niet.

■ Aanvraagadressen

Vlaanderen:

OVAM (openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest, Stationsstraat 110 - 2800 MECHELEN tel. 015/284.284

fax 015/284.164

e-mail : registratie.vervoerders@ovam.be
www.ovam.be (zoek bij afval > transport afval)

Wallonië :

OFFICE WALLON DES DECHETS,
Avenue Prince de Liège 15 - 5100 JAMBES (NAMUR)

tél. : +32 (0) 81 33 65 75

fax : +32 (0) 81 33 65 22

e-mail : OWD.DGRNE@mrw.wallonie.be
<http://environnement.wallonie.be> (zoek bij formulaires > déchets).

Cees Kleiberg nieuwe directeur van SAB

Komende herfst zal Jan de Vries na negen jaar zijn functie als directeur van de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart overdragen aan Cees Kleiberg. Het bestuur van de SAB heeft daartoe onlangs een arbeidsovereenkomst gesloten.

De heer Kleiberg is 49 jaar en zeker geen onbekende in de binnenscheepvaart. Als inspecteur bij het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen en later als senior beleidsmedewerker bij de afdeling Lading en Risicobeleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hij regelmatig met het vervoer over water te maken gehad.

Vanaf 2005 vervulde hij als senioradviseur verkeersmanagement, onder andere als projectleider, een belangrijke rol bij het internationaal overleg met de

Rijnoeverstaten, ter voorbereiding van de invoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV).

Zo kwam hij regelmatig in contact met het werk van de SAB dat als Nederlands Nationaal Instituut in de nabije toekomst een belangrijke rol zal gaan vervullen bij het uitvoeren van de bepalingen van het SAV.

De inwerkperiode van de nieuwe directeur is per 1 juli jongstleden gestart. In deze periode zullen ondermeer zoveel

mogelijk relaties van de SAB bezocht worden in binnen- en buitenland.

■ Taken

De SAB vervult veelal in opdracht van overheden verschillende taken zoals:

- de uitgifte en verdere behandeling van olieafgifteboekjes, vaartijdenboeken, dienstboekjes, boekjes voor registratie van veiligheidstrainingen en scheepsmilieuplannen;
- het organiseren in Nederland van de ontvangst en verdere verwijdering van afval afkomstig van binnenscheepen en drijvende werktuigen;
- het voorbereiden van de invoering van het SAV, waaronder de ontwikkeling van een betaalkaartstelsel.

In de Raad van Toezicht zijn de binnenvaartorganisaties, de havens en de EVO vertegenwoordigd. In de Begeleidingscommissie zetelen vertegenwoordigers van de ministeries van VROM en Verkeer & Waterstaat.

Het SAB-team telt inmiddels elf medewerkers, van wie het merendeel fulltime.

Meer informatie: SAB - Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart
Tel.: (+31)-(0)10 - 7 98 98 98
Fax: (+31)-(0)10 - 4 04 80 19
<http://www.sabni.nl> - KvK 41133541

Met een ferme handdruk draagt Jan de Vries de directeurs taken over aan Cees Kleiberg (links)



Onduidelijkheid kosten verificatie hygiëncode

Er is onduidelijkheid ontstaan over de betaling van de verificatie hygiëncode. Kantoor Binnenvaart krijgt hierover de nodige vragen van schippers die zich vorig jaar hebben aangemeld voor verificatie van de hygiëncode.

Aanleiding hiervoor is de nota over het jaar 2007, terwijl men in 2006 ook een nota heeft ontvangen. Omdat verificatie eens in de twee jaar plaatsvindt, verkeert menigeen in de veronderstelling dat ook maar één in de twee jaar hoeft

te worden betaald. Aangezien veel leden en KB-contractanten een abonnement bij Schutter BV hebben afgesloten en ook daar veel telefoontjes binnenkomen, de volgende uitleg.

Het contract dat Schutter BV met haar klanten heeft afgesloten, is vier jaar geldig. Bij het contract horen twee verificaties in vier jaar. Bij elke verificatie hoort een nieuw certificaat (dus één certificaat per twee jaar). De in het contract vastgestelde kosten voor de verificaties zijn verdeeld over vier termijnen van één

jaar, u ontvangt dus elk jaar een nota. Schutter heeft speciaal voor een abonnementsvorm gekozen om de kosten te spreiden. Als de verificatie na afspraak daadwerkelijk plaatsvindt binnen een straal van 30 kilometer rond Amsterdam of Rotterdam, zijn geen extra kosten verschuldigd. Wilt u buiten deze regio's geverifieerd worden dan wordt - afhankelijk van uw ligplaats - een bijkomende vergoeding met u afgesproken voor reiskosten. Schutter hoopt hiermee alle onduidelijkheid te hebben weggenomen.

A d v e r t e n t i e

Messen- en flessentrekkers

door mr. Ynke Ooykaas, Van Dijk advocaten



Op een mooie maandagmorgen wordt schipper Nico Vestdijk van het ms Ina D

gebeld door ene Mirjam, de partner van zijn stuurman Fons. Mirjam vertelt dat Fons ziek is en voorlopig niet kan komen werken. 'Fons heeft een zware griep,' deelt Mirjam mee. Nico werkt al jaren samen met Fons en betreurt de ziekte van zijn stuurman. Hij stuurt als betrokken werkgever direct een bloemetje en een fruitmand en regelt vervanging.

Als Nico 's avonds ligt afgemeerd hoort hij tot zijn verbazing van een collega-schipper dat Fons in het weekend betrokken is geweest bij een steekpartij, waarbij een gewonde is gevallen. Fons is opgepakt en zit vast.

Nico voelt zich bedrogen en wil eigenlijk niet meer verder met zijn stuurman. Daarom informeert hij naar de (on)mogelijkheden bij een andere collega, schipper Jan ter Vaart van het mts Antje. Ter Vaart heeft ooit problemen gehad met een stuurman die verdacht werd van handel in drugs. Nico legt Jan zijn vraag voor: kun je personeel, dat betrokken is bij een strafbaar feit, zo maar ontslaan?

Als personeel niet komt opdagen geldt het principe: geen werk geen loon. De loonbetalingsverplichting kan worden opgeschort zolang de werknemer niet werkt. Er hoeft dus ook geen loon te worden betaald als de werknemer niet komt werken omdat hij vast zit. Een andere vraag is of de arbeidsover-

eenkomst verbroken mag worden, enkel en alleen omdat iemand wellicht betrokken is bij een strafbaar feit.

De rechtspraak heeft de laatste jaren meer oog gekregen voor de belangen van de werknemer. In zijn algemeenheid geldt dat beëindiging van de arbeidsovereenkomst wegens het enkele feit dat werknemer betrokken is bij, en vast zit wegens een strafbaar feit, niet mogelijk is.

Als er geen verband bestaat tussen de werkzaamheden en het strafbare feit kan hierin meestal geen dringende reden worden gevonden voor ontslag op staande voet, opzegging door middel van het aanvragen van een ontslagvergunning bij het CWI of ontbinding door de rechter.

Wel kan de werkgever een verzoek doen aan de sector kanton van de rechtbank om de arbeidsovereenkomst te ontbinden op grond van een dringende reden. De dringende reden voor het ontslag zou dan gevonden kunnen worden in bijvoorbeeld het feit dat de collega's van Fons niet meer willen samenwerken met iemand die blijkaar snel een mes trekt. Ten opzichte van zijn overige personeel heeft Nico immers ook de plicht een veilige werkomgeving te creëren en te behouden.

Beëindiging van de arbeidsovereenkomst is in ieder geval wel mogelijk als er een verband bestaat tussen de detentie voor het strafbare feit en de werkzaamheden.

In het geval van stuurman Fons lijkt er geen verband te bestaan tussen de steek-

partij en het werk aan boord. Nico zal wel de loondoorbetaling van Fons kunnen opschorten voor de periode dat deze niet komt werken, maar beëindiging van de arbeidsovereenkomst vanwege de steekpartij zal lastig worden. Als Nico toch zou willen proberen de arbeidsovereenkomst te ontbinden, zal hij aanvullende argumenten moeten aanvoeren zoals de organisatorische problemen die hij krijgt doordat de stuurman vast zit. Nico zal dan als werkgever moeten aangeven dat de problemen met de organisatie de schuld zijn van zijn stuurman (verwijtbaarheid) en dat de vervelende gevolgen van zijn handelen (verlies van zijn baan) volledig voor risico van zijn stuurman zelf komen.

Een andere mogelijkheid is dat hij gemotiveerd aangeeft dat hij zijn verplichtingen als goed werkgever ten opzichte van zijn overige personeel niet kan waarmaken als hij Fons weer terug laat keren.

■ Veiligheidsgrondslag

Bij de stuurman van Ter Vaart ligt het anders. In de tankvaart gelden zeer strenge regels voor wat betreft alcohol en drugs. Bij de vaart op tankschepen speelt de veiligheid en daarmee de betrouwbaarheid van het personeel een grote rol. Op het moment dat iemand, die vaart op een tanker, strafrechtelijk wordt vervolgd wegens betrokkenheid bij bijvoorbeeld drugshandel, kan deze verdenking op zich een reden zijn voor beëindiging van de arbeidsovereenkomst.

MKB-Nederland: één rekening voor auteursrechten

Het kabinet moet met spoed een einde maken aan de volstrekt onduidelijke, ingewikkelde en inefficiënte manier van het innen van auteursrechten. Dat eist MKB-Nederland. Uit onderzoek blijkt dat meer dan twintig (!) organisaties in dit land zich op enige wijze bezighou-

den met de incasso en verdeling van deze gelden, en niet zelden voor dezelfde groep rechthebbenden. Ondernemers zijn het spoor bijster: zij krijgen niet alleen dubbele maar ook foute facturen en hebben vaak geen idee aan wie zij moeten betalen en waarom.

SP wil containerwet

De SP vindt dat er een wet moet komen, die een gasvrijverklaring verplicht stelt voor containers voor ze verder Nederland of Europa in mogen. Het Tweede Kamerlid Foppe heeft hierover een debat aangevraagd met milieuminister Cramer.

ZZP'er ook onder Arboret

door Arthur Langstraat

Voor zelfstandigen zonder personeel (ZZP'ers) zouden dezelfde Arboverplichtingen moeten gelden als voor werknemers. Nu is er voor hen op dat gebied nauwelijks iets geregeld. De Stichting van de Arbeid (STAR) wil hierover overleg met minister Donner van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Dat zei voorzitter Robin Linschoten van de STAR-begeleidingscommissie Arbocatalogi onlangs bij de presentatie van een handleiding voor het opstellen van een Arbocatalogus. Daarin leggen werkgevers en werknemers per sector vast

welke maatregelen zij nemen om te voldoen aan de regels voor veilig en gezond werken. Als ZZP'ers zich daar niet aan hoeven te houden, kan dat volgens Linschoten leiden tot oneerlijke concurrentie.

■ Brochure

Volgens het ministerie zijn er echter voldoende regels voor ZZP'ers over veilig en gezond werken. Wel heeft de Arbeidsinspectie met de aanscherping van de Arboret per 1 januari van dit jaar aangekondigd deze groep beter te

zullen informeren. Hoewel alle Arboret- en -regelgeving in principe alleen van toepassing is op werknemers, gelden alle regels in de Arboret en het Arbobesluit die betrekking hebben op ernstige risico's, ook nu al voor ZZP'ers. Daarom ontwikkelt de Arbeidsinspectie op dit moment een concept-brochure met informatie hierover voor alle (360.000) ZZP'ers in Nederland.

Kantoor Binnenvaart kent het concept en zal de ontwikkelingen nauwgezet blijven volgen. Zodra de brochure definitief is, zullen we u informeren.

Verrekening van buitenlandse BTW mogelijk simpeler

Het is erg lastig om kleine BTW-bedragen met andere landen te verrekenen. Kosten en tijdsbeslag zijn vaak hoger dan het te vorderen bedrag. Kantoor Binnenvaart zet zich daarom al jaren in om in het buitenland betaalde BTW op eenvoudige wijze terug te vorderen.

Tijdens een kennismaking van MKB-Nederland met de nieuwe Vaste Kamercommissie van Financiën is opnieuw aangedrongen op een vereenvoudigde verrekening van de buitenlandse BTW. Wij vinden dat de in andere lidstaten te verrekenen BTW in één keer op het BTW-

aangifteformulier van de eigen Belastingdienst verrekend moet kunnen worden.

MKB-Nederland - in deze lobby een sterke medestander - heeft recent in Brussel een aantal gesprekken gevoerd om EU-landen te bewegen hierover afspraken te maken in het kader van administratieve lastenverlichtingen. Er begint nu enige beweging te ontstaan. Natuurlijk zijn we er mee ingenomen dat er vooruitgang lijkt te zitten in deze kwestie, maar Kantoor Binnenvaart blijft hier samen met MKB op hameren tot de gewenste oplossing bereikt is.

TopTip

UWV-AANSLUITINGSNUMMER - De vraag waar een UWV-aansluitingsnummer verkrijgbaar is, is verleden tijd. Vóór 1 januari 2006 kreeg een werkgever met personeel een persoonlijk aansluitingsnummer, te gebruiken bij alle contacten met UWV. Maar sinds de nieuwe taakverdeling krijgt een werkgever een registratienummer van de Belastingdienst. Sinds 2006 krijgen werkgevers met personeel in plaats van een UWV-nummer, een loonheffingsnummer van de Belastingdienst. Voor alle aangiften loonheffingen en contacten met de Belastingdienst moeten werkgevers gebruik maken van dit loonheffingsnummer. Ook UWV maakt daar steeds meer gebruik van. De Belastingdienst adviseert dan ook op formulieren en andere correspondentie met UWV goed te controleren of het (oude) aansluitingsnummer of het (nieuwe) loonheffingsnummer gebruikt moet worden.

Meer informatie over het loonheffingsnummer? Kijk op www.belastingdienst.nl of bel de Belastingtelefoon: 0800 - 05 43

Milieu-opsteker voor binnenvaart

In het zomernummer van het Rivierenmagazine werd gemeld dat bij een grootscheepse controle op naleving van milieuregels op 200 binnenvaartschepen in mei, geen enkele schipper is geverbaliseerd. De meeste schippers gingen goed tot zeer goed om met het milieu. De controleactie door Rijkswaterstaat, politie en de havenbe-

drijven van Amsterdam en Rotterdam was gericht op registratie van afgifte van afval, preventie en behandeling en bedoeld om het milieubewustzijn van de sector nog verder te verhogen. *(Rivierenmagazine is een uitgave van de provincie Gelderland, Dienst Landelijk Gebied en de Directie Oost-Nederland van RWS.)*

Maritieme Academie Harlingen in 't nieuw

Het binnenvaartonderwijs (VMBO en MBO) aan de Maritieme Academie in Harlingen startte 27 augustus in een compleet nieuw schoolgebouw. Het nieuwe onderkomen (3500 m²), met vijf grote praktijkruimtes in plaats van vroeger één, betekent een verdubbeling van de vloeroppervlakte. Het schooljaar begon met ruim 200 VMBO'ers RBK en 175 MBO'ers binnen- en zeevaart, een verdubbeling van het leerlingtal in een tijdsbestek van acht jaar.

Inmiddels zijn ook de bouwwerkzaamheden in de oude school tegenover het station, voor uitbreiding van de huisvesting in volle gang. Dat moet volgend jaar klaar zijn. Tot die tijd zijn er noodunits voor de huisvesting van de extra leerlingen. De officiële opening van de nieuwe school is binnekort.

Meer informatie:

www.maritiemeacademieharlingen.nl



(Foto Arjen Mintjes)

Volvo Penta: meer emissie-arme voorstuwingsmotoren

Volvo Penta is erin geslaagd zowel de D9 als de D12 voortstuwingsmotoren te certificeren voor EU3A. Met de D9, D12 en de al in 2006 CCNR2 gecertificeerde D16 kan Volvo Penta nu motoren leveren voor voortstuwing en boegschroeftoepassing in vermogens van 300 tot 750pk.

De bestaande D9 en D12 motoren worden overigens al sinds 2005 geleverd en voldoen zonder enige aanpassing aan de emissie-eisen. Volvo Penta, dat dit jaar een eeuw bestaat en daar-

mee één van de oudste motorenproducenten ter wereld is, spreekt dan ook niet over een nieuwe serie motoren, maar over een al in de praktijk beproefde serie. De motoren worden dan ook niet duurder.

De emissie-eisen in het wegtransport lopen vooruit op de binnenvaart. In het wegtransport speelt de AB Volvo Groep een vooraanstaande rol. Volvo Penta heeft grote verwachtingen voor



de nabije toekomst in de binnenvaart; een bedrijfstak die een zeer prominente rol in het goederenvervoer inneemt, aldus het bedrijf.

Meer informatie: Volvo Penta Europe, Office Benelux, Afdeling Bedrijfsvaart tel: +31 345 688700 email: info.vpbnl@volvo.com, www.volvopenta.nl

Het provinciaal bestuur van Zuid-Holland heeft besloten de nautisch medewerkers aan te wijzen als zijnde bevoegd voor het geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen aan de scheepvaart op alle vaarwegen die in nautisch beheer zijn van de provincie.

Nautische mensen in Z-H geven vaarinstructie

Dit betekent dat toezichthouders en rayonopzichters die nautische taken

hebben, brug- en sluiswachters, (senior) verkeersbegeleiders, schippers, medewerkers vaarwegbeheer, (assistent) hoofd objectbediening en districts- hoofd en buitengewoon opsporings- ambtenaren van de provincie aangewezen zijn als bevoegde op basis van de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitiereglement.

NBKB mag veiligheid keuren

Sinds 1 september jongstleden voert de Stichting Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) veiligheidsinspecties uit bij vernieuwing of verlenging van het Certificaat van Onderzoek (CvO). De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft hiervoor toestemming verleend.

Tot dusver mocht NBKB alleen casco-inspecties uitvoeren voorzover die betrekking hadden op tussentijdse vernieuwingen of verlengingen van het certificaat.

Betrokken partijen hadden IVW nadrukkelijk verzocht dit toe te staan. Deze keuringen zijn wettelijk niet vereist, maar werden door de markt gewenst. IVW beschouwde het uitvoeren van deze keuringen als service aan de branche.

Aangezien IVW al geruime tijd onder grote druk stond voor het uitvoeren van wettelijk vereiste keuringen, was men niet in staat ook nog de aan- en verkoopkeuringen tijdig uit te voeren. IVW heeft daarom NBKB gevraagd die keuringen, vooruitlopend op een verdere taakoverdracht in 2009, nu al over te nemen.

Als u bij aan- en/of verkoop een keuring voor vernieuwing of verlenging van het

CvO wilt laten uitvoeren, kunt u contact opnemen met het Technisch Secretariaat van de NBKB, dat in overleg met de opdrachtgever een expert stuurt. Leden van de bij de NBKB aangesloten organisaties Vereniging Oranje en Schepen Onderlinge Nederland kunnen hiervoor ook contact opnemen met hun eigen maatschappij. De kosten voor dit onderzoek zijn voor rekening van de aanvragers.

Informatie: Technisch Secretaris, heren F.H. Westerdijk en R. Bravenboer.

Aanvragen: Technisch Secretariaat NBKB, Vasteland 12E, 3011 BL Rotterdam tel. 010-4116070; e-mail:bravenboer@nbkb.nl

AOW en leeftijdsgrenzen

Regelmatig krijgt Kantoor Binnenvaart vragen over de AOW en met name over de verrekening van inkomsten van de jongere partner en de toeslag als de partner nog geen 65 jaar is. De antwoorden kunt u ook vinden op internet www.svb.nl. De bedragen zijn van dit jaar, maar zullen volgende jaren anders zijn. Of de systematiek ook verandert? Wie zal het zeggen...

Welke inkomsten gaan van de toeslag af?

Loon en andere inkomsten uit arbeid worden gedeeltelijk van de toeslag afgetrokken; de eerste € 195,12 van het maandsalaris is vrij. Het salaris daarboven wordt voor tweederde verrekend en bij een inkomen van meer dan € 1.175,72 per maand vervalt de toeslag.

Inkomsten in verband met arbeid, zoals een arbeidsongeschiktheidsuitkering of een vervroegd pensioen worden volledig met de toeslag verrekend. Als dat meer is dan bruto € 653,73 per maand vervalt de toeslag.

Inkomsten uit vermogen, zoals rente of dividend worden niet verrekend met de toeslag.

■ Toeslag na 2014

De toeslag wordt op 1 januari 2015 afgeschaft. Voor de mensen die na die datum 65 worden en een jongere partner hebben, kan dit vergaande consequenties hebben omdat er dan geen recht op toeslag meer bestaat. Heeft de jongere partner geen eigen inkomen dan is het niet onverstandig een voorziening te treffen.

Voor de mensen die vóór 1 januari 2015 65 jaar worden loopt de toeslag door totdat de jongere partner zelf 65 wordt, ook al is dat na 2015.

Info Kantoor Binnenvaart

Kantoor Binnenvaart
Vasteland 12c
3011 BL Rotterdam

tel.: 010 206 06 00
fax: 010 414 75 84
website: www.kantoorbinnenvaart.org
e-mail: info@kantoorbinnenvaart.org

Redactie Magazine Binnenvaart
tel.: 010 206 06 00
fax: 010 414 75 84
e-mail: 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

ONS
tel.: 010 206 06 01
fax: 010 414 75 84
e-mail: ons@kantoorbinnenvaart.org

RKSB St.-Nicolaas
tel.: 010 206 06 00
fax: 010 414 75 84
e-mail: rksb@kantoorbinnenvaart.org

Belgische organisaties:

VBR
Latyrusplein 12, B-2900 Schoten
tel. & fax: (0032) 36 583 663
e-mail: 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@hnrbehelix.be

Kantoor Binnenvaart

Van het secretariaat



Dit magazine verschijnt omstreeks half september, wanneer het kabinet de laatste hand aan de Rijksbegroting legt. Tenminste, je mag aannemen dat de grote lijnen al eerder vastgesteld zijn. Tenslotte heeft deze regering zich na haar aantreden eind februari dik drie maanden de tijd gegund om het land in te gaan, zich te oriënteren en met ons van gedachten te wisselen. En bijna direct daarna het zomerreces, waarin weliswaar geen vergaderactiviteiten van regering en parlement plaatsvinden, maar wel het nodige wordt voorbereid voor het nieuwe begrotingsjaar. Maar het heeft nu wel lang genoeg geduurd. Er zijn de nodige inkijkjes gegeven in de keuken, we willen nu wel eens weten wat op tafel komt en hoe dik het beleg is.

Staatsecretaris Tineke Huizinga liet in haar maidenspeech op de jaarvergadering van de CBOB in april nog niet het achterste van haar tong zien, wel roerde ze onderwerpen aan waarop ze wil inzetten. Verbetering van natte bedrijventerreinen en loskades (samen met provincies en gemeenten), beter gebruik van haarvaten, dus stimuleren kleine scheepvaart, energiebesparingsprogramma voor verbetering duurzaamheid, stimuleren innovatieprogramma's, harmonisatie regelgeving in Europa, invoering RIS voor betere informatieuitwisseling en bevordering veiligheid. Natuurlijk refereerde zij ook aan het convenant dat met haar voorganger minister Peijs is afgesloten. In haar toespraak zei Huizinga ook dat dit kabinet 250 miljoen extra heeft vrijgemaakt voor vaarwegen en wegen. Hoe de verdeling wordt, zei ze niet, 'dat wil het kabinet in de dialoog met de samenleving bekijken'.

Prinsjesdag valt traditioneel aan het begin van de herfst, gewoonlijk een wat somber jaargetijde. Maar na die natte zomer hopen we op wat bestendiger weer, een mooie nazomer, ook in de politiek. En zou het niet mooi zijn als nu eindelijk de aanpassing van het Besluit laad- en losregeling en overliggeld eens af kwam?

Nieuwe leden

Eerkes - van Hoeven Vof, Oosterhout (Nijmegen); ms Lydia, 1263 ton, E. Egas Vof, Hardinxveld-Giessendam; ms Vademecum, 511 ton, J. Booy Tankscheepvaart Vof, Hardinxveld-Giessendam; mts Lingepoort, 1594 ton.

Nieuw in de vaart

- ms Chimo, Vof Mandemaker - de Haan, fam. P. en L Mandemaker - de Haan; afm. 105 x 11,45 x 3,30 m, 2706 ton; voortstuwing 1521 pk Caterpillar, boegschroef 608 pk Cat./vTiem; - kvb Innovation I & II, Innovation Scheepvaart BV (holding C. Heuvelman HTO), fam. H.J. van der Ham.; afm. 99/86 x 11,45 x 3,60 m, ca 3000/2800 ton; voortstuwing 2 x 1500 pk ABC; boegschroeven: ms 550 pk Cummins/Veth-Jet, bak idem 650 pk.

Geboren

Op 29 juni, Lisanne, d.v. Roel en Lydia Eerkes - van Hoeven, ms Lydia; Imbrexstraat 20, 6679 JK Oosterhout (gem. Nijmegen)

Overleden

Op 5 juli Willem Cornelis Goudriaan, 69 jaar, e.v. L.P. Goudriaan-Grinwis, v/h ms Adelaar; Middenwetering 117, 2922 EG Krimpen a/d IJssel. Op 11 juli Thomas Dirk de Jonge, 73 jaar, e.v. W. de Jonge-Vastenburger, v/h ms Prima-Cura; Doggersbankstraat 7, 2583 MT Den Haag.

Kraantje Lek

Laat uw koninkrijk komen.
Lucas 11:2

Als kind raakte ik eens in de knoop door de christelijke toekomstverwachting dat er een nieuwe tijd zal aanbreken, waarin alles voltooid zal zijn, Gods koninkrijk. We zouden in de zomervakantie een dagje met onze jongensclub uitgaan naar Kraantje Lek, een mooie uitspanning met speelgelegenheid op een hoog duin bij Overveen. Denkend aan dat nieuwe koninkrijk, waarvan je niet kon weten wanneer het kwam, zat ik met een probleem. Want ik wilde zo graag met mijn vriendjes naar Kraantje Lek. Maar hoe moest dat nou, als voor die dag het koninkrijk zou komen? Toen heb ik in ernst aan de Here God gevraagd of Hij nog even met zijn nieuwe rijk wilde wachten, zodat we eerst naar Kraantje Lek konden gaan.

Er zijn mensen die redenen hebben te hopen dat het nieuwe rijk morgen al zal beginnen. Maar anderen zullen in zichzelf misschien ook het kind kennen dat zich zo eindeloos verheugt over wat dit leven nog brengen kan. Vraag maar eens aan een hoogbejaarde man of vrouw, die een tijdelijke inzinking heeft, of die dit leven al wil verlaten. Vaak is het ook dan aantrekkelijk om nog een poosje te mogen blijven, in het vertrouwen dat de eeuwigheid nog lang genoeg duren kan.

Is dat tegen de bedoeling van God, zoals soms in een heel strenge opvatting van het geloof in ernst wordt gedacht? Of zou het ook een compliment aan de Schepper kunnen zijn, dat we nog lang geen genoeg hebben van het grote geschenk dat ons leven is? En hoeft het wel een tegenstelling te zijn, als het nieuwe koninkrijk de verlore schepping zal blijken te zijn?

Het kind in mij voelt en denkt nog steeds als toen. Het hoopt dat het zo mag zijn: eerst Kraantje Lek en dan het koninkrijk.

R.J. Bakker



Steunpunt Binnenvaart: *Tips*

door Lilian van Hiele

Vroeg inschrijven

Een aantal (oud)schippers ondervindt op dit moment hoe moeilijk het is een huis aan de wal te huren als ze stoppen met varen. In sommige plaatsen is de wachttijd drie tot vier jaar! De systemen om in aanmerking te komen voor een huurwoning zijn heel verschillend. Je hebt woonbonnen, woonpassen, woonkranten, maar ook plaatsen waar alleen via internet op woningen gereageerd kan worden én plaatsen waar je, als je een jaar niet hebt gereageerd op een woning, van de wachtlijst wordt geschrapt! Informeer eens hoe u een huis kunt huren in de plaats waar u straks wilt wonen. Inschrijven kost hooguit een paar tientjes per jaar, maar dat betekent wel dat u, als u stopt, snel aan de beurt bent. U kunt zich ook in meerdere plaatsen inschrijven voor een huurwoning. Meer informatie vindt u bij de gemeente, de plaatselijke woningbouw of op internet.

Gevaarlijke lading

Er kan niet vaak genoeg voor gewaarschuwd worden: soms kan lading schadelijk zijn voor uw gezondheid. Zo werd onlangs een schip stilgelegd omdat asbestdeeltjes werden ontdekt in een lading 'houtsnippers' afkomstig van bouw- en sloopafval. Maar ook een lading gewone potaarde zorgde voor een bijna-ongeval. De lading onttrok bij warm weer zoveel zuurstof aan de omgeving, dat de schipper nog maar net op tijd uit de machinekamer op het voorschip kon komen. Zorg bij dat soort lading dus altijd voor goede of voortdurende ventilatie! Natuurlijk moeten bevrachters/verladere u waarschuwen als u bijzondere voorzorgsmaatregelen moet nemen, maar schroom niet daar nog eens extra naar te vragen.

Minder belasting

Deurwaarders leggen met enige regelmaat schepen stil waarvan de eigenaar

nog een forse belastingschuld heeft. Ze doen dat het liefst als het schip geladen is, want dat zorgt voor de meeste druk. Het lukt lang niet altijd tot een regeling of oplossing te komen, wat regelmatig tot beslaglegging en faillissementen leidt. Bedenk, dat wie nu goed verdient, volgend jaar veel belasting moet betalen. Voorkom problemen door op een aparte bankrekening geld te reserveren voor de komende aanslagen. Daarnaast is het verstandig op korte termijn met uw boekhouder te bespreken wat u dit jaar nog kunt doen/investeren om te zorgen dat u volgend jaar niet onnodig veel belasting betaalt.

Steunpunt Binnenvaart biedt als 'bruggetje naar de wal' hulp bij ongevallen en sociaal-maatschappelijke problemen. Het AMVV-steunpunt zoekt zaken uit en helpt problemen op te lossen. Het is bereikbaar via 0620-112319 (Dekatel) / e-mail: steunpuntamvv@hetnet.nl

VRAAG EN ANTWOORD

Ik kan een Roemeense matroos in dienst nemen. Moet ik daarvoor de volledige procedure van de tewerkstellingsvergunning doorlopen?

Voor Roemeense matrozen geldt dat inderdaad en daarbij hoort ook de arbeidsmarkttoets. Dat betekent dat er een vacaturemelding moet plaatsvinden en dat er geadverteerd moet worden. Eén keer in bijvoorbeeld Weekblad Schuttevaer en de Scheepvaartkrant wordt als voldoende gezien.

Voor deze matrozen geldt ook dat de arbeidsvoorwaarden gerelateerd moeten zijn aan wat gebruikelijk is in de binnenvaart en dat betekende tot nu toe dat de CAO beloning de norm is. Dat er geen verbindend verklaarde CAO is, wordt niet als argument aanvaard om naar een lager niveau te zakken. (De aanvrager zal dan moeten bewijzen dat het gebruikelijk is dat hij aan prioriteit genietend aanbod - Nederlanders - minder dan de CAO betaalt.) Voor hen geldt dus niet de

regel van de andere EU landen dat ten minste voldaan moet worden aan het wettelijk minimumloon als er geen verbindend verklaarde CAO is.

Zoals bekend is de arbeidsmarkt in Nederland per 1 mei vrij voor de landen (waaronder Polen en Tsjechië) die per 1 mei 2004 zijn toegetreden tot de EU. Voor Roemenië en Bulgarije - op 1 januari jongstleden lid van de EU - is dat voorlopig nog niet het geval.

•••

Kunt u mij vertellen wat een blootstellingsbeoordeling in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen inhoudt? Ik kreeg laatst controle van de Arbeidsinspectie (AI), maar omdat ik niet wist wat hiermee wordt bedoeld, heb ik het niet uitgevoerd. In het ADNR kon ik er ook niets over vinden.

Het ADNR geeft hierover weinig informatie. Art.1.4.2.2.1 lid c zegt iets over een visuele controle, maar dat is vrij summier. De blootstellingsbeoordeling of -meting maakt deel uit van de Risico

Inventarisatie en Evaluatie, gebaseerd op art. 4.2 van het Arbobesluit. Meestal zijn vragen die hierover gaan terug te vinden bij het onderdeel gevaarlijke stoffen en biologische agentia. Het betekent feitelijk dat wordt gecontroleerd of de bemanning mogelijk wordt blootgesteld aan gevaarlijke - bijvoorbeeld kankerverwekkende - stoffen. Overigens is dit niet alleen van toepassing in de tankvaart.

•••

Hoe snel kan iemand volmatroos zijn vanaf het moment dat hij 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 inderdaad met één jaar, mits hij of zij in het bezit is van een diploma matroos of schipper. Als dat niet het geval is, kan het met vaartijdpbouw 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