

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 8 - NUMMER 7/8 - JULI/AUGUSTUS 2006

*Mantelovereenkomst  
WIA-risico werknemers*

*Tijdig overschakelen:  
tv-sigitaal op digitaal*

*Komend najaar  
tankvaartconclusies*

*Nieuwe cd-rom voor  
binnenvaartondernemers*



**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 2006:

€ 79,25 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 aangesloten van Kantoor Binnenvaart ontvangen het tijdschrift uit hoofde van hun lidmaatschap. Verschijning 11 keer per jaar

## Advertenties

Uitgeverij Nassau  
Postbus 23, 7400 GA Deventer  
Hoofd exploitatie  
B. Veninga (0651-586888)  
Advertentieverkoop:  
Bunk Intermedia  
Tel.: 078-6321010  
Fax: 078-6321011  
info@bunkintermedia.nl  
www.bunkintermedia.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.

**HO**  
2006  
PRINT

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

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:  
Fokke Fokkens



## Geef elkaar de ruimte!

9

## Schippersfeest in Friesland

10



## Tien vragen aan: Jan de Vries

14 en 15

Opleiding Kapitein/Manager	4
Sambre ruimer	4
Effe dubbel	5
Mantelovereenkomst voor WIA-risico	7
Recreatievaart versus beroepsvaart	9
Skûtsjesilen weer schippersfeest	10
Juridische vraagbaak	11
Aldus recht doende...	11
Ship Simulator	11
Tv-sigitaal op digitaal	12 en 13
Nieuwe cd-rom binnenvaart	13
Tien vragen aan:	14 en 15
Poster en placemat van BVB	16
Tankvaartconferentie	17
Rusttijd boventallige bemanningsleden	19
Duurzaam reactorvervoer	19
Nieuws van ONS/Vraag en antwoord	21
CBOB-secretariaat	22

## rubrieken

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

21 en 22

# Nieuwe opleiding bij STC: Kapitein/Manager Binnenvaart

In augustus begint bij het STC de nieuwe opleiding Kapitein/Manager Binnenvaart. Deze opleiding is ontwikkeld om aan de vraag vanuit de sector naar hoog opgeleid binnenvaartpersoneel te voldoen. De studie leidt niet alleen op voor kapitein in de binnenvaart, maar ook voor aanverwante walfuncties in de logistieke sector.

Na de opleiding Kapitein/Manager Binnenvaart en voldoende vaartijd heeft de leerling niet alleen een groot vaarbewijs A/B, maar ook een vestigingsvergunning om zich als zelfstandig schipper te vestigen. Met het MBO-diploma heeft men meteen ook een Radar- en EHBO-diploma en een ADNR- en een marifoocertificaat. Daarmee mag de Kapitein/Manager op alle binnenvaartschepen varen.

## ■ MBO-niveau

De opleiding leidt de leerling in vier jaar tijd op tot het hoogste MBO-niveau. Het vakkenpakket bestaat naast alle binnenvaartvakken ook uit Nederlands,

Engels, Duits, Transporttechniek, Transportrecht, Bevrachting, Bedrijfs-economie, Personeel & Organisatie en Marketing.

Het MBO-diploma Kapitein/Manager Binnenvaart geeft aansluiting op HBO Logistiek en Technische Vervoerskunde. Leerlingen die extra wiskunde en logistiek doen, kunnen verkorting krijgen op de studieduur in het HBO.

## ■ Stage

In het eerste en derde jaar wordt een half jaar stage gelopen op een binnenschip en in het vierde jaar een half jaar stage in een walfunctie. De toelatingseisen zijn: VMBO-diploma kaderberoeps-

gerichte, gemengde of theoretische leerweg. Een HAVO- of VWO-diploma geeft vrijstellingen, waardoor de opleiding korter wordt. Met een diploma VMBO Rijn- en Binnenvaart duurt de opleiding drie jaar.

## Sambre ruimer

Onze Belgische collega Pierre Verberghet meldt dat sinds 1 februari van dit jaar de toegelaten afmetingen voor de Sambre zijn gewijzigd. Vanaf sluis Landely naar Namen zijn afmetingen toegestaan tot 100 x 10.50 meter. Van Namen naar de sluis Auvélais is de toegestane diepgang 2.80 meter en verder 2.60 meter.

## 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!

# Kennismaking

door Johan Salverda

**Hardhandig. Dat was vele jaren geleden mijn eerste kennismaking met de binnenvaart. Fysiek kwam de klap niet hard aan. Sterker nog, we hebben niks geraakt. Mentaal hakte de ervaring er evenwel snoeihard in. En ook nog op twee fronten. Allereerst bekoelde de voor mij gekoesterde liefde van de toenmalige vriendin in ijzingwekkend tempo. Dat was evenredig aan de snelheid waarmee het indrukwekkende binnenschip naderbij kwam. Ook de eigen onmacht als schipper van een gehuurd zeilbootje zonder motor (goedkoper!) het naderend onheil van een ramkoers af te wenden, sloeg als gevolg van een naar buiten toe gemaskeerd gebrek aan kennis een deuk in het ego van jewelste.**

Natuurlijk kon ik zeilen, zeker had ik plassen, meren en zeeën bedwongen. En ach, laveren op een vaarweg voor de beroepsvaart was toch kinderspel. Zeker op het Prinses Margrietkanaal. Wat kwam daar nou helemaal langs aan 'broodpoepers'? De eerlijkheid gebiedt echter te zeggen dat van enige ervaring op opgamelde gebieden minder sprake was dan in het onderhavige geval wenselijk ware geweest.

Hoe klets je je daar uit, terwijl de situatie per seconde verslechtert? De scheepshoorn van het binnenschip bas-te dreigend over het water. De deur van de stuurhut vloog open en de omvangrijke gestalte van de schipper verscheen in de opening. Zijn mond ging open, niet om ondergetekende een goeie vaart te wensen. 'Kloothommel', schreeuwde hij, 'wil je naar de haaien?' Eén tel was genoeg. 'Die zijn hier toch niet?', brulde ik terug met een tegenwoordigheid van geest die me nu nog wel eens verbaast.

Ik oreerde echter tegen dovemansoren, want de ziedende schipper had de deur reeds dicht geslagen. In het stuurhuis maakte hij vervolgens bukkende bewegingen, die er overigens wel toe leidden dat het schip de koers verlegde van rammen naar 'narrow escape'. Hij stond als een gek aan het haspel – joysticks

waren toen nog niet uitgevonden – te sleuren om door mijn onkunde geen kerf op zijn ziel te krijgen. De angstwekkend hoge stalen wand van het lege vrachtschip schoof tenslotte op nog geen halve meter afstand voorbij. Ik weet dat dat lang duurt...

Om een lang verhaal kort te maken: met de vriendin is het uiteindelijk niks geworden en diverse vaaropleidingen en veel oefenen later, groeide het besef dat het nergens over gaat zonder ervaring het water op te gaan en daarmee het onheil over jezelf, maar vooral ook over anderen af te roepen. Daarom ook in dit gecombineerde zomernummer van Magazine Binnenvaart de oproep aan alle vaarweggebruikers de regels in acht te nemen, opdat we niet alleen wat het weer betreft op een mooie zomer kunnen terugkijken.

Hoe het verder is gegaan? Tja, de eerste traumatische ervaring met de binnenvaart heeft geleid tot een groeiende belangstelling voor een boeiende bedrijfstak. Die interesse vertaalde zich in de jaren tachtig en negentig in redactionele functies bij Weekblad Schuttevaer, besloten met het hoofdredacteurschap. Dat laatste ligt inmiddels een aantal jaren achter de rug.

Ondertussen ben ik blijven pleziervaren en heb nu ook echt de zeeën bedwongen. De band met het water en alles wat vaart is dus gebleven, zeker ook met de binnenvaart. Het is dan ook met veel genoegen de bedrijfstak als eindredacteur van dit magazine te kunnen dienen. Een magazine, dat zich heeft ontwikkeld tot een niet meer weg te denken bron van informatie voor de varende ondernemer.

Dat laatste is niet in de laatste plaats de verdienste van Lilian van Hiele, die ruim twee jaar geleden onder moeilijke omstandigheden het roer overnam en mede het magazine daar bracht waar het staat. Het is een uitdaging de wacht te mogen overnemen. Lilian van Hiele, namens alle betrokkenen: bedankt!

# De BOB

Neen, wij gaan het hier niet hebben over de BOB die bij het stappen nuchter blijft, maar over de bunkerovervulbeveiliging. Een paar jaar geleden is die als technische voorziening opgenomen in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Vervolgens heeft het nog enige tijd geduurd voordat het Rijnvaartpolitie-reglement zodanig werd aangepast dat ook daadwerkelijk het gebruik van de bunkerovervulbeveiliging in de praktijk van het bunkeren voorgeschreven was. Inmiddels is dat gebeurd. In artikel 15.06 lid 1d is voorgeschreven dat bij het bunkeren gebruik moet worden gemaakt van een der inrichtingen als bedoeld in artikel 8.05, tiende lid van het ROSR. Op het RPR-gebied moet men dus bij het bunkeren gebruik maken van een overvulbeveiliging.

Buiten de Rijn is het (nog) lang niet overal geregeld. Het Moezelpolitierglement is wel aangepast en voor de Duitse binnenwateren en de Donau wordt binnenkort een aanpassing van de reglementen verwacht zodat de bob ook daar verplicht is.

In Nederland (BPR), België en Frankrijk (m.u.v. de Moezel) is de bob niet voorgeschreven.

## ‘Documenten aan boord’ nu volledig

Het is een indrukwekkend lijstje op pagina 23 van Magazine Binnenvaart van mei 2006, maar toch nog niet volledig. Dit moet er in ieder geval nog bij: Keuringsrapport elektrische inrichtingen ingevolge artikel 8.1.7 ADNR. Geldigheid: bij verlenging Certificaat van Goedkeuring en daarna drie jaar. Wie: erkend bureau.

Voorts staat er nog een typefoutje bij het vaarbewijs. Dat moeten vijf sterren zijn want ook voor het vaarbewijs moet je net als bij het Rijnpatent bij de leeftijd van 50, 55, 60, 65 en daarna elk jaar keuren.

Nog een aanvulling: het volledige pakket van eisen met betrekking tot de autokraan - waaronder het kranenboek - valt onder de overgangsregeling. Het geldt (nog) niet voor de kranen die voor 1 januari 1995 zijn geplaatst.

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

# Mantelovereenkomst voor WIA-risico werknemers

door Henk van der Velde en W.M. van der Veen, relatiebeheerder Anker Advies

**In januari is de WAO vervangen door de WIA, de wet Werk en Inkomen naar Arbeidsvermogen. Deze nieuwe wet heeft vergaande gevolgen voor de verplichtingen van werkgevers en voor het inkomen van de werknemers wanneer deze ziek en arbeidsongeschikt worden. Het belangrijkste verschil met de vroegere WAO is dat de WIA uitgaat van arbeidsgeschiktheid en de WAO van arbeidsongeschiktheid.**

Met de nadruk op werken naar vermogen is met de WIA gezocht naar een structuur waarbij werken altijd lonend is. Het recht op een WAO-uitkering bestond al bij 15-25% arbeidsongeschiktheid. De ondergrens bij de WIA ligt daarentegen pas bij 35% arbeidsongeschiktheid en de WIA gaat er vanuit dat iemand voor zijn resterende 'verdiencapaciteit' altijd werk kan vinden. Dat valt soms erg tegen, waardoor het op bijstandsniveau uit kan draaien. Kantoor Binnenvaart heeft daarom tegen een aantrekkelijke korting van 8% een mantelovereenkomst gesloten met Delta Lloyd om deze inkomensrisico's voor werknemers te beperken.

## ■ Gevolgen werknemers

Een werknemer die langdurig ziek is, komt na 104 weken loondoorbetaling in de WIA. De WIA kent vervolgens twee opties, afhankelijk van de mate van arbeidsongeschiktheid: de IVA-uitkering en de WGA-uitkering.

De IVA-uitkering (Regeling Inkomensvoorziening Volledig Arbeidsongeschikten) is voor werknemers die volledig en duurzaam arbeidsongeschikt zijn.

De WGA-uitkering (Werkhervatting Gedeeltelijk Arbeidsgeschikten) is bedoeld voor werknemers die tussen de 35% en 80% arbeidsongeschikt zijn. Deze uitkering kan echter -na de eerste loongerelateerde periode- onder bijstandsniveau uitkomen, wanneer bijvoorbeeld geen werk gevonden kan worden en er volgens de medische keuring wel voldoende 'verdiencapaciteit' is.

Er ontstaat dan het zogenaamde WGA-

gat, het verschil tussen 70% van het laatste loon en de WGA-vervolguitkering.

## ■ Gevolgen werkgevers

Werkgevers hebben op verschillende manieren te maken met de WIA. Zij zijn onder andere verantwoordelijk voor de betaling van (de eerste vier jaar) WGA-uitkering van hun medewerkers. Die gaat dus in na de eerste twee jaar loondoorbetaling bij ziekte. De uitbetaling van deze WGA-uitkering kan de werkgever regelen via het UWV of als eigen-ricodragers onderbrengen bij een verzekeraar. In beide gevallen blijft het echter van belang de instroom van werknemers in de WIA laag te houden. Want bij een toenemende instroom zullen de premies aan het UWV of de verzekeraar sterk stijgen. Snelle reïntegratie betekent dus lagere kosten voor de werkgever.

## ■ WGA-GAT verzekering

Wanneer een werknemer in de WIA terecht komt, is een forse inkomensachteruitgang niet denkbeeldig. Daarnaast

### Voorbeeld:

Stel, Gerdien verdient € 30.000 en kan volgens de keuringsartsen van het UWV nog € 15.000 verdienen. De mate van arbeidsongeschiktheid bedraagt dus 50%. Indien zij na haar loongerelateerde WGA-uitkering niet meer aan het werk komt of minder verdient dan 50% van haar verdiencapaciteit, dan blijft er slechts een WGA-vervolguitkering over die gebaseerd is op 35% (=70% x 50%) van het minimumloon oftewel € 5.737. De WGA Gat verzekering keert dan 35% uit van het verschil tussen het dagloon en het minimumloon. Dus 35% van (€ 30.000 -/- € 16.392) = € 4.763 op jaarbasis.

In totaal ontvangt Gerdien dan € 5.737 (de vervolguitkering WGA) en een private (verzekerde) aanvulling van € 4.763 = € 10.500 op jaarbasis. Dit is gelijk aan 35% van haar oude inkomen.

brengt een zieke werknemer voor de werkgever ook extra kosten met zich mee. Snelle reïntegratie is dus in beider belang en uiteindelijk ook het doel van de WIA. Voor werknemers blijven echter behoorlijke financiële risico's bestaan, omdat uitkeringen gebaseerd zijn op maximaal 70% van het minimumloon, vermenigvuldigd met het arbeidsongeschiktheidspercentage. (Zie voorbeeld.) Om deze risico's te beperken -zonder de stimulans om te gaan werken aan te tasten- kunnen werkgevers een aanvulling op de WGA-uitkering van de werknemer regelen via een WGA-GAT verzekering. Deze verzekering biedt ook begeleiding in een eventueel reïntegratieproces, zodat de medewerker weer snel aan de slag kan en ook aan werkgeverszijde de kosten beperkt blijven. Het mes snijdt dus aan twee kanten.

## Speciale mantelkorting Kantoor Binnenvaart

Anker Advies heeft voor Kantoor Binnenvaart gekeken naar een speciale WIA-verzekering voor de binnenvaart. Met Delta Lloyd is daarvoor een Raamovereenkomst WIA Werknemersverzekering gesloten met een speciaal kortingstarief voor de aangesloten ondernemers van 8% op de normale WIA-premie. U kunt als werkgever met uw werknemer(s) afspreken de premie voor de verzekering op het loon in te houden. U kunt deze premie -op jaarbasis minder dan 0,25% van de bruto loonsom- ook zelf voor uw rekening nemen, als een soort secundaire arbeidsvoorwaarde. Een combinatie kan ook. De hoogte van de premie is uiteindelijk afhankelijk van het gekozen pakket, basis of uitgebreid, met een minimum instappremie. Het is in elk geval zaak uw werknemers attent te maken op het risico dat ze lopen bij arbeidsongeschiktheid. U kunt daarbij ondersteuning bieden door hen -via u- gebruik te laten maken van deze aanbieding.

Informatie Anker Advies, 050 520 9799

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

# Geef elkaar de ruimte!

door Johan Salverda

**‘Versus’ is wellicht een ietwat verkeerd gekozen woord. Het benadrukt zo zeer een tegenstelling tussen verschillende categorieën vaarweggebruikers en dat zou niet zo moeten zijn. We profiteren met zijn allen van het beschikbare vaarwater en alle voorzieningen en kunstwerken die daar bijhoren. Dat betekent dat alle gebruikers elkaar waar nodig en waar mogelijk de ruimte zouden moeten geven. Dat heeft alles met vaargedrag en regels te maken. Die zijn er niet voor niets. Maar het gaat niet altijd goed...**

Het is mede om die laatste reden dat Rijkswaterstaat de kat weer eens de bel heeft aangeboden. Niks mis mee, zo midden in het zomerseizoen, waarbij het mooie weer en de vakantiedrukke leiden tot een intensief gebruik van de vaarweg. Vooral de kunstwerken vormen daarbij een hoofdstuk apart. Hoe laat je alle gebruikers in hun waarde en hoe kun je een zoveel mogelijk vlekkeloze passage in goede banen leiden. Natuurlijk zijn er regels voor en niemand overtreedt die. Tenminste als men de recreatie- en beroepsschippers op hun woord mag geloven.

## ■ ‘Voorbeeldig gedrag’

Tijdens het recente congres van de Koninklijke Schuttevaer werd nog eens duidelijk dat de binnenvaart volgens eigen zeggen voorbeeldig gedrag vertoont. Voorzitter Annemarie Jorritsma fronste even de wenkbrauwen. Het zij zo. Rijkswaterstaat heeft met de zomerdrukke in het achterhoofd in ieder geval gemeend de zaken nog even op een rij te moeten zetten en dan vooral op het gebied van de sluispassages. Geen van de partijen wordt daarbij ontzien.

Rijkswaterstaat vindt dat bij het gezamenlijk schutten van beroeps- en recreatievaart te weinig rekening wordt gehouden met de medevaarweggebruikers. Door schroeven te laten draaien en niet goed af te meren, ontstaan onveilige situaties. Schippers worden door

het sluispersoneel dan ook gewezen op onveilig gedrag dat overlast kan veroorzaken. Door middel van barse stemmen uit luidsprekers – en via de marifoon natuurlijk – laat het bedienend personeel van zich horen. Rijkswaterstaat wil er op die manier voor zorgen dat het onderling begrip toeneemt en het gedrag wordt aangepast.

## ■ Waar komt het door?

Hinder en onveilige situaties in de sluisen ontstaan volgens 's lands vaarwegbeheerder door:

- het in werking houden van schroeven en/of boegschroeven van schepen, waardoor er voor de recreanten hinderlijke waterbeweging ontstaat;
- kleine schepen, die langszij of te dicht in de nabijheid van de beroepsvaartuigen afmeren;
- ondeugdelijk afmeren, waardoor de beroeps- en recreatieschepen te veel bewegen tijdens het schutten;
- schepen, die gedeeltelijk afmeren en hun schroef in het werk houden om het schip op de plaats te houden.

‘De verhouding tussen een groot schip en een klein schip komt overeen met die van een vrachtauto en een fietser in het wegverkeer’, zegt Rijkswaterstaat. ‘Als gevolg van heftige waterbewegingen kunnen kleine vaartuigen onbestuurbaar worden en tegen de sluiswanden of andere vaartuigen botsen. Omgekeerd kunnen grote vaartuigen ook last hebben van het recreatieverkeer. Ze kunnen worden gehinderd in hun beweging tijdens het schutten en bij het in- en uitvaren van de sluis.’

## ■ Proces-verbaal

De vaarwegbeheerder hanteert bij gezamenlijk schutten dan ook de boodschap: trossen vast, schroeven uit en afstand bewaren. Als toch schroeven in het werk blijven staan of als niet voldoende afstand wordt bewaard, zal het sluispersoneel niet aarzelen de verantwoordelijke schipper – om het even of het een



binnenschipper of een recreatieschipper is – hierop aan te spreken. Dat kan uiteindelijk leiden tot een proces-verbaal!

Rijkswaterstaat heeft dit niet allemaal zelf bedacht. Men is tot deze opstelling gekomen naar aanleiding van ‘signalen van schippers’. De actie is bedoeld om de beroeps- en recreatievaart bewust te maken van het gewenste gedrag in de sluisen om onveilige situaties te voorkomen. Ze spitst zich vooral toe op sluisen waar de beroeps- en recreatievaart gezamenlijk schutten.

## Gedragsregels in brochure

Friesland is zo'n gebied bij uitstek waar recreatie- en beroepsvaart elkaar ontmoeten. De Prinses Margrietsluis in Lemmer schut een dikke 30.000 pleziervaartuigen per jaar plus natuurlijk de nodige beroepsschepen. Ook op het Johan Friskanaal komt men elkaar tegen. In Stavoren worden 's zomers meer dan 40.000 jachten geschut. De beroepsvaart komt daar nog bij. Om alles zoveel mogelijk in goede banen te leiden heeft de provincie Friesland een brochure uitgegeven, waarin de belangrijkste regels nog eens op een rijtje worden gezet. Meer informatie: [www.fryslan.nl/watersport](http://www.fryslan.nl/watersport).

# Skûtsjesilen schippersfeest

door Johan Salverda

Na de oorlog werd in Friesland de **Sintrale Kommisje Skûtsjesilen** opgericht. Die zette een circuit op van zeilwedstrijden met zeiltjalken, die rechtstreeks uit de turf-, aardappel- en strontvaart kwamen, of daar zelfs soms nog actief in waren. De schippers stroopten de mouwen op, het huisraad ging op de wal om het skûtsje lichter te maken en er werd bij wijze van spreken met het mes aan dek om het hardst gezeild.

Het Friese skûtsjesilen groeide door de jaren heen uit tot een mega-spektakel, dat hoog genoteerd staat in de top tien van het Nationaal Bureau voor Toerisme. Even leek het erop dat de echte schippers van het toneel zouden verdwijnen, maar ze zijn helemaal terug. Het skûtsjesilen is weer een echt schippersfeest geworden. Deze dagen is het opnieuw zover. Is Friesland weer in de ban van de schippers, de bemanningen en hun veertien skûtsjes.

## ■ Winst telt

Waren in vroeger jaren de skûtsjes eigendom van de schippers die er hun brood mee verdienden, tegenwoordig zijn de 'racemachines' – een paar uitzonderingen daargelaten – in handen van in verschillende steden en dorpen gevestigde stichtingen. Gesponsord door onder meer het bedrijfsleven stellen die alles in het werk om zo goed mogelijk aan de start te verschijnen en zo hoog mogelijk te scoren. Want winst telt, verhoogt het aanzien.

Vallen de prestaties een paar jaar achteren tegen, kan het zomaar gebeuren dat de schipper wordt bedankt. Of dat er een ander skûtsje wordt aangeschaft,



waarvan de deskundigen zeker weten dat het sneller moet zijn dan het te vervangen scheepje. Blijkt dat uiteindelijk niet het geval, dan kan de schipper meestal alsnog het veld ruimen.

## ■ Veel veranderd

Door de jaren heen is er in het skûtsjesilen veel veranderd. Dat spreekt voor zich. Zo konden de skûtsjes jarenlang slechts geschipperd worden door iemand die zelf op een skûtsje was geboren of - later - voortkwam uit een schippersgeslacht dat op een skûtsje het levenslicht had gezien. In later jaren werd er wel eens een beetje met die regels gesjoemeld, dan wel door de vingers gekeken, want naarmate de tijd voortschrijdt is steeds minder aan die voorwaarden te voldoen. Lijkt logisch. Dus kon het gebeuren dat onderwijzers, gemeenteambtenaren of conciërges opgingen voor het schippersschap. Dat kon niet helemaal de bedoeling zijn. Gelukkig zijn de omstandigheden weer gewijzigd. De organiserende SKS is er veel aan gelegen het skûtsjesilen zo authentiek mogelijk te houden. Dat geldt niet alleen voor de schepen - die door de jaren heen onder het motto 'steeds sneller' behoorlijk zijn 'doorontwikkeld' - maar ook voor de beman-

ningen. In steeds meer gevallen worden die nu weer aangevoerd door een schipper, die op of rond het water zijn dagelijks brood verdient. Het skûtsjesilen is weer een echte schipperssport geworden, waarin het water dun wordt gezeild om zo hoog mogelijk te eindigen.

## Wie schippert welk skûtsje?

'Bolsward', schipper Eldert Sieteszn Meeter, 60 jaar oud, rondvaartondernemer; Drachten, 'Twee Gebroeders', Albert Visser Jzn, 43 jaar, beroepsschipper; Eernewoude, 'Twee Gebroeders', Gerhard Pietersma, 40 jaar, sluismeester; Grouw, 'Doarp Grouw', Douwe Visser Azn, 43 jaar, beroepsschipper; Drachten, 'd'Halve Maen', Jitze Grondsma, 58 jaar, scheepshandelaar; Heerenveen, 'Gerben van Manen', Pieter Sietsezn Brouwer, 46 jaar, beroepsschipper; Huizum, 'It Doarp Huzum', Lodewijk Eldertszn Meeter, 44 jaar, scheepstimmerman; Joure, 'Oerol Thús', Allard Syperda, 51 jaar, voormalig werfeigenaar; Langweer, 'Twee Gebroeders', Anne Tjerkstra, 59 jaar, schipper bij de provincie Friesland; Leeuwarden, 'Rienk Ulbesz', Ulbe Rienkszn Zwaga, 46 jaar, ondernemer; Lemmer, 'Lemster skûtsje', Alle Zwerver, 63 jaar, beroepsschipper; Sneek, 'Sneker Pan', Douwe Visser Jzn, 49 jaar, beroepsschipper; Stavoren, 'Sudwesthoek', Meindert de Groot, 61 jaar, beroepsschipper; Woudsend, 'Klaas van der Meulen', Ype van der Meulen, 53 jaar, beroepsschipper.

## Wedstrijdprogramma

Zaterdag 29 juli Grouw, maandag 31 juli Veenhoop, dinsdag 1 augustus Eernewoude, woensdag 2 augustus Terhorne, donderdag 3 augustus Langweer, vrijdag 4 augustus rustdag, zaterdag 5 augustus Stavoren, maandag 7 augustus Woudsend, dinsdag 8 augustus Elahuizen, woensdag 9 augustus Lemmer, donderdag 10 augustus Lemmer, vrijdag 11 augustus Sneek. De wedstrijden beginnen 's middags twee uur.

# Aldus recht doende...

Op een mooie zomerdag in 2004 meert het motorschip Erika in de namiddag af aan de kade van de grenscontrole in Wenen om een loods aan boord te nemen en vervolgens de inspectie door te voeren. De loods blijft echter weg en 's avonds komt tot twee keer toe de Wasserschutz aan boord met de vermaning dat het schip weg moet.

Rond 22.00 uur vertrekt de Erika en krijgt van de WSP een bekeuring omdat hij ten onrechte ligplaats heeft genomen aan de kade voor de grenscontrole en daardoor ook het aanleggen van een koppelverband heeft gehinderd.

De schipper gaat in beroep. Hij voert aan dat de loods rond 19.00 uur die dag aan boord zou komen, maar zonder hem daarvan in kennis te stellen eerst de volgende dag om 11.00 uur kwam. Het koppelverband kon van de Erika geen hinder ondervinden want er was nog meer dan 200 meter kade vrij.

De zaak wordt vervolgens schriftelijk afgehandeld door de Unabhängiger Verwaltungssenat Wien. Deze oordeelt dat de schipper geen overtreding heeft begaan, in essentie omdat het ter plaatse aanwezige bord "nur für Grenzkontrolle und Zollabfertigung" een aanwijpsbord is en geen verbodsbord. De Verwaltungssenat heeft meer dan serieus naar deze zaak van 105 euro boete gekeken. De overwegingen om tot het oordeel te komen en het vonnis beslaan meer dan 20 pagina's....

# Juridische vraagbaak

## Algemene voorwaarden

door mr. Ynke Ooykaas, Van Dijk advocaten



**De familie Schipper van het mps Neeltje Jacoba heeft het schip voor keuring drooggezet bij de werf. Nadat alles is goedgekeurd en alle reparaties zijn verricht, wil Schipper weer gaan varen. De werfdirecteur laat hem echter weten dat het schip pas wordt vrijgegeven als de rekening is betaald. Schipper is boos; dat was de afspraak niet. De werfdirecteur verwijst Schipper naar de algemene voorwaarden, waarin duidelijk is bepaald dat er eerst betaald moet worden voordat het schip vertrekt. Schipper vraagt zich af: ben ik gebonden aan die algemene voorwaarden?**

Bij het aangaan van een overeenkomst in het handelsverkeer zijn in de meeste gevallen algemene voorwaarden van toepassing. Het is echter mogelijk om deze te laten vernietigen, wanneer de gebruiker van algemene voorwaarden aan zijn wederpartij niet de mogelijkheid heeft gegeven om deze voorwaarden te kennen. In ons geval betekent dit dat de werfbaas de schipper wel de algemene voorwaarden moet geven.

Ook het moment van overhandigen is belangrijk. Vóór of uiterlijk bij het aangaan van de overeenkomst iemand de algemene voorwaarden kunnen lezen. Deze moeten dus wel vooraf beschikbaar worden gesteld. Punt van aandacht is dat veel bedrijven hun algemene voorwaarden achter op hun briefpapier afdrukken. Op het moment dat per fax een overeenkomst wordt gesloten,

vergeet men vaak de achterkant van de fax -de algemene voorwaarden- mee te faxen. Het bedrijf heeft dan niet aan zijn wederpartij de mogelijkheid geboden om voor of bij het aangaan van de overeenkomst de algemene voorwaarden te kennen, waardoor de algemene voorwaarden in een juridische procedure vernietigbaar zijn. Als de algemene voorwaarden worden vernietigd, kan de gebruiker -hier de werfbaas- er geen beroep meer op doen.

De wet kent consumenten een speciale bescherming toe. Bepalingen in algemene voorwaarden die zeer nadelig zijn voor de consument (bijvoorbeeld prijsverhogingsbedingen) zijn steeds vernietigbaar.

Andere bepalingen die minder nadelig zijn voor consumenten (zoals uitsluiting van aansprakelijkheid) worden vermoed onredelijk bezwarend te zijn voor de consument, tenzij de gebruiker van de algemene voorwaarden aantoonde dat ze dat niet zijn.

De voorwaarden waarop deze werf zijn vordering baseert lijken mij voor vernietiging in aanmerking te komen, maar de gang naar de rechter vergt enige tijd. Als Schipper het hard speelt kan hij een procedure beginnen en zal hij waarschijnlijk gelijk krijgen. Het is de vraag of de werf op een procedure zit te wachten. Daarom lijkt me het meest praktisch dat de schipper met de werf rond de tafel gaat zitten om een betalingsregeling af te spreken. Met een procedure in het achterhoofd heeft Schipper zijn wisselgeld: of de werf gaat akkoord met een betalingsregeling of er komt een procedure. Dat kan ook een Kort Geding zijn.

## Ship Simulator

Na 'Flight Simulator' is er nu ook het computerspel 'Ship Simulator 2006' (Engelse versie). Bij voldoende vraag zal er waarschijnlijk een Nederlandse update volgen.

Met negen verschillende schepen (ondermeer een havenpatrouilleboot, een containerschip, een groot luxe jacht en een virtuele replica van de Titanic) kun je kiezen uit drie verschillende omgevingen, waaronder de havens van Rotterdam en Hamburg. Exotischer kan ook: de tropische Phi Phi-eilanden voor de kust van Thailand.

Het vaargedrag van de 3D-schepen is dermate realistisch dat het spel ook voor opleidingen in de zee- en binnenvaart gebruikt kan worden. Via de website kan een demo gedownload worden. Meer info op: [www.shipsim.com](http://www.shipsim.com) en [www.vstep.nl](http://www.vstep.nl)

# Tv-signaal op digitaal

## Tijd om over te schakelen

Schippers die gebruik maken van de analoge ether om televisie te kijken (en dus via een antenne naar Nederland 1, 2, 3 en mogelijk de regionale omroep kijken), zullen maatregelen moeten nemen om ook na 29 oktober de Nederlandse publieke omroepen te kunnen ontvangen. In de nacht van 29 op 30 oktober wordt het televisiesignaal voor de analoge ether namelijk uitgeschakeld en vervangen door een digitaal signaal. Dat maakt het mogelijk in heel Nederland digitale ethersignalen te verspreiden. Als u nog gebruikt maakt van de analoge ether, dient u dus over te schakelen naar een van de alternatieven om televisie te ontvangen.

Analoge ethertelevisie is televisie, waarvan het signaal wordt ontvangen via een harkantenne op het dak of een sprietantenne op het tv-toestel zelf. In Nederland worden op die manier alleen Nederland 1, 2 en 3 en 8 regionale omroepen uitgezonden (zie kader). Het is ook mogelijk om in Nederland via de analoge ether Duitse en Belgische publieke zenders te ontvangen. Deze worden vanuit Duitsland en België uitgezonden. Dit signaal blijft overigens na 29 oktober gewoon in de lucht.

### ■ Voor wie geldt dit?

Als u via een antenne naar Nederland 1, 2, 3 en/of de regionale omroep kijkt, moet u uiterlijk 29 oktober 2006 overschakelen naar een ander televisiesignaal. Als u op uw schip gebruik maakt van satelliettelevisie verandert er niets. Schippers, die via de analoge ether televisie kijken, moeten een keuze maken voor een van de alternatieven als ze na 29 oktober televisie willen blijven kijken. Vanaf 30 oktober zijn er verschillende manieren om tv te kijken.

Als u nu de analoge ether gebruikt en na 30 oktober nog steeds alleen Nederland 1, 2 en 3 en een aantal regionale omroepen wilt ontvangen dan kan dat vanaf 30 oktober in heel Nederland - zonder abonnement - via de digitale ether. Op dit moment is digitale ethertelevisie alleen in de Randstad te ontvangen. Door het vrijkomen van de frequentieruimte van de analoge ether is vanaf 30 oktober ook in de rest van Nederland

digitale tv-ontvangst mogelijk. De gratis ontvangst van het publieke pakket is mogelijk via Digitenne. Wel moet u (eenmalig) een decoder, een antenne en een smartcard aanschaffen.

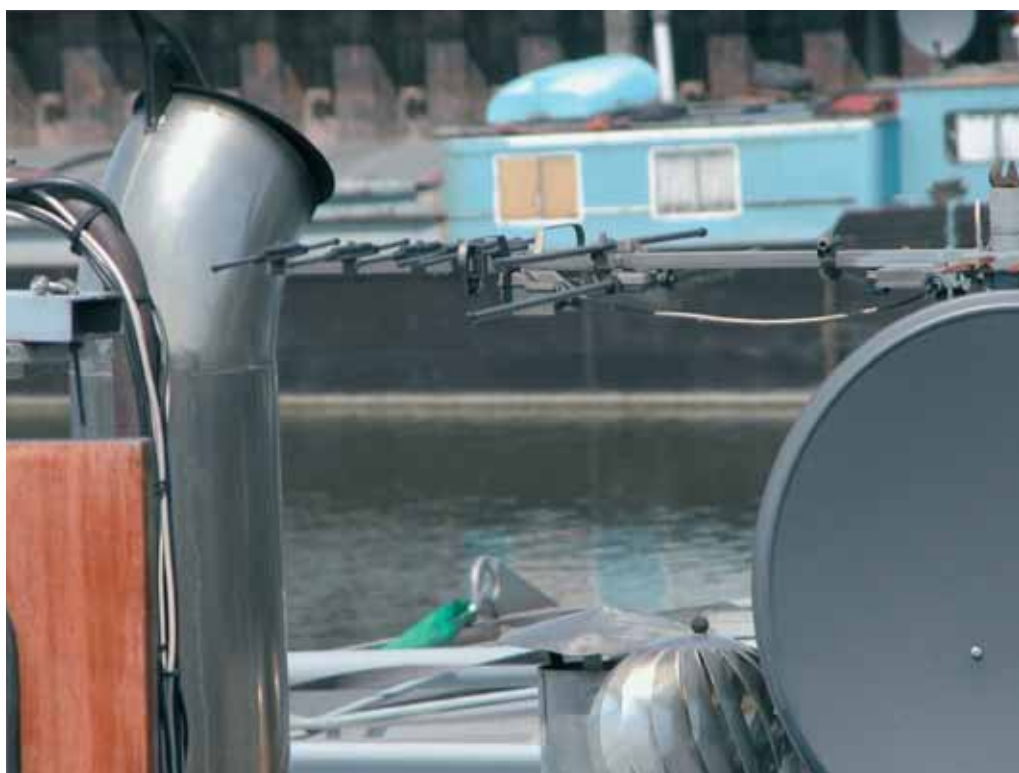
Als u ook commerciële zenders wilt ontvangen dan kunt u kiezen uit satelliettelevisie of digitale ethertelevisie mét een abonnement. De publieke omroepen zijn vanaf 30 oktober direct landelijk beschikbaar via de digitale ether. Het pakket met commerciële zenders komt naast de Randstad in de maanden erna beschikbaar. Ook in dat geval moet u

(eenmalig) een decoder, een antenne of schotel en een smartcard aanschaffen. Voor huishoudens aan wal zijn natuurlijk ook kabel en internet TV beschikbaar.

### ■ Waarom overschakelen?

De ruimte in de ether is nodig voor nieuwe technieken, zoals digitale ether televisie. Analoge ether neemt veel ruimte in. Door over te schakelen kan in heel Nederland de digitale ether gebruikt worden en dat vergroot weer de keuzemogelijkheden voor tv-ontvangst voor de inwoners van Nederland.

In Nederland gebruikt ongeveer 1% van de huishoudens de analoge ether op hun meest gebruikte tv-toestel (74.000 huishoudens). Daarvan zijn er 28.000 huishoudens die geen mogelijkheid hebben tot kabelaansluiting. Naast de mogelijkheid om via schotel (satellietontvanger) televisie te kijken, komt voor hen nu ook de mogelijkheid van digitale ethertelevisie. Dit kan alleen als de



# Nieuwe cd-rom voor de binnenvaartondernemer

analoge etherfrequenties worden omgeschakeld naar digitale ether. Overigens kost het analoge ethersignaal jaarlijks € 11 miljoen.

Voor antwoord op de vraag hoe u overschakelt, kunt u het best contact opnemen met de aanbieder van uw keuze. Adresgegevens vindt u elders op deze pagina. De oude antenne kunt u blijven gebruiken om de buitenlandse publieke omroepen te ontvangen en mogelijk ook als steunontvanger bij digitale etherontvangst. Ook hiervoor kunt u contact opnemen met uw aanbieder.

In het geval van een nationale ramp is Nederland 2 de televisiezender waarop het laatste nieuws te volgen is. Voor regionale rampen is de regionale radiozender het aangewezen medium.

## ■ Meer informatie

Voor meer informatie kunt u terecht op [www.overschakelen.nl](http://www.overschakelen.nl). U kunt ook bellen met Postbus 51 via 0800-8051. Tot slot kunt u ook terecht bij de aanbieders van de verschillende televisiesignalen zoals:

Voor kabeltelevisie:

[www.vecai.nl](http://www.vecai.nl)

Voor digitale ethertelevisie:

[www.digitenne.nl](http://www.digitenne.nl), [www.kpn.com](http://www.kpn.com) en [www.scarlet.nl](http://www.scarlet.nl)

Voor satelliettelevisie:

[www.canaldigitaal.nl](http://www.canaldigitaal.nl)

Voor internettelevisie:

[www.tele2.nl](http://www.tele2.nl)

Regionale omroepen die nu via de analoge ether beschikbaar zijn (en vanaf 30 oktober via de digitale ether):

Omroep Zeeland

RTV Gelderland

RTV Noord-Holland

Omroep Flevoland

RTV Oost

Omrop Fryslân

RTV Drenthe

Radio TV Noord

**Bij Sdu Uitgevers is recent de nieuwe editie van de Cd-rom Binnenvaart verschenen. De halfjaarlijkse update is nu uitgebreid met een apart gedeelte ondernemersinformatie, waarin praktische informatie en modellen voor de schipper en ondernemer zijn opgenomen.**

In samenwerking met onder meer Kantoor Binnenvaart werkt Sdu Uitgevers aan een zo compleet mogelijk naslagwerk voor de binnenvaartschipper en -ondernemer: de *Cd-rom Binnenvaart*. In de loop van de tijd is de inhoud van de cd-rom uitgebouwd naar drie gebieden: praktijkkennis, wet- en regelgeving en ondernemersinformatie. Aan dit laatste blijkt een groeiende behoefte binnen de binnenvaart.

## ■ Samenwerking

Kantoor Binnenvaart is daarom dit jaar een samenwerking aangegaan met Sdu Uitgevers voor de ontwikkeling en verbetering van *Cd-rom Binnenvaart*. Het eerste resultaat daarvan is het nieuwe onderdeel 'Ondernemersinformatie'. Hierin staan bijvoorbeeld modellen van arbeidsovereenkomsten die door de gebruiker kunnen worden ingevuld en geprint, cao-informatieloontabellen en regelingen voor laad- en lostijden en overliggeld per land. Bij elke update wordt er nieuwe informatie toegevoegd.

Naast het ondernemersdeel op de cd-rom is er ook nog het praktijkgedeelte, onder redactie van het Scheepvaart en Transport College (STC). Dit bevat tekst en uitleg over de voorschriften voor de binnenvaart. Het STC maakt daarbij gebruik van illustraties en foto's, voorbeelden en links naar regelgeving en websites. Om een beeld te krijgen: de thema's die het STC behandelt zijn onder meer vaarreglementen en scheepvaartreglementen, scheepsbouw en -uitrusting, bemanning en vaartijden, laden, lossen en vervoeren en veiligheid en milieu.

Ook is op de cd-rom alle ter zake doende wet- en regelgeving voor de binnenvaart opgenomen. Niet alleen alle verplichte vaarreglementen (BPR, RPR, aanvaringsbepalingen enz.), maar ook het ROSR met bijlagen, de reglementen voor patenten, vaartijden, arbeidsomstandigheden en milieu. De cd-rom geldt ook als reglement aan boord, bijvoorbeeld in plaats van de papieren reglementen, als deze tenminste op ieder moment kan worden geraadpleegd.

## ■ Speciale korting

Kantoor Binnenvaart heeft voor haar leden een speciale korting geregeld op de abonnementsprijs van *Cd-rom binnenvaart*. Leden betalen voor een jaarabonnement geen € 185,- maar slechts € 157,25 (incl. verzendkosten, excl. btw) inclusief 2 updates per jaar. Gebruik hiervoor het speciale bestelformulier dat door Sdu Uitgevers is thuisbezorgd. U kunt ook bestellen via de klantenservice van Sdu Uitgevers, vermeld dan wel dat u lid bent van Kantoor Binnenvaart (telefoon: 070-378 98 80 e-mail: [sdu@sdu.nl](mailto:sdu@sdu.nl)).



# Tien vragen aan:

**Jan de Vries**, directeur van de Stichting Afvalstoffen Vaardocumenten Binnenvaart, ofwel de SAB. Net 65 jaar geworden en vooralsnog niet van ophouden wetend. Tenminste voor zover het de SAB betreft. Wel heeft hij recent het voorzitterschap neergelegd van het Bureau Voorlichting Binnenvaart, waarvan hij mede-oprichter is. Ook stond hij aan de wieg van de ONS, beleefde roerige jaren, zat en zit in talrijke binnenvaartcommissies en zag vele beleidsmakers komen en gaan.

**Hoe ziet in vogelvlucht het 'varend bestaan' van Jan de Vries zelf er uit?** (Grijnzend) 'Heb je even? In 1941 geboren op een verlengd Friese maat-kastje. We lagen aan het Park in Wormerveer. Later zelf op een sleepbootje gekomen. Toen ik zestien was werd ik kapitein. We voeren met kempenaars zand voor Boele Oosterwijk vanaf verschillende putten naar en van Den Haag. Ophoogzand; tja, dat was toen kennelijk nog niet vervuild... Zwaar werk, bij wijze van spreken dag en nacht.

'Later korte tijd met mijn broer op het gemoderniseerde scheepje van mijn moeder gaan varen, maar op den duur toch weer terug naar de sleepboten. Veel in de Zeelandvaart gezeten. Veel feeling voor nodig, want er kon van alles misgaan. Dat werk moet je goed liggen, want anders wordt het niks. De Schie af met een sleepkempenaar er achter..., nou dan leer je het wel. In Zeeland was ik de jongste kapitein.

'Daarna een tijd schipper op een sleepschip van 2000 ton met vaste boot geweest bij Edison. Ook weer vooral zand, van de wingebieden naar Gent en Brussel. Later op een motorschip gekomen, gevolgd door een eigen schip, een luxe motor van 320 ton. Alle weken een reis van de Beneden-Rijn naar het noorden. Dat scheepje werd gevolgd door groter en groter. Want zo gaat dat...'

**Wat was er voor nodig om in het 'bondswerk' terecht te komen?**

'Dalende vrachten en niemand deed er wat aan. Ik werd begin jaren zeventig gevraagd voor het Actiecomité, de voorloper van de ONS. De bedoeling was de oude bonden te activeren, want men was bezig op een manier die ons niet voor ogen stond. Men deed bijvoorbeeld te weinig aan handhaving van de Bevrachtingsvoorwaarden die voortvloeiden uit de EV. Het ladingpakket via de

EV was weliswaar niet zo groot, maar zorgde wel voor een bodem in de markt. Je zag een vloot, die zeer verouderd was. De laatste nieuwbouw dateerde uit de jaren zestig. Er werd niet geïnvesteerd want er werd doodeenvoudig te weinig verdiend.

'De kurk zat goed op de fles. Er gebeurde helemaal niets. De beleidsmakers hadden geen weet van de binnenvaart. Het was de hoogste tijd dat daar verandering in kwam. Dus ging het er zo nu en dan hard aan toe. Dat was ook nodig om de aandacht te vestigen op de grootse mogelijkheden van de binnenvaart. Maar die moest dan wel kunnen vernieuwen.'

**Grote zorgen over de toenmalige toekomst dus?**

'Ja. Het zag er zorgelijk uit. Veel schepen waren verouderd. We hebben toen het voortouw genomen – ook internationaal – in Europees verband 4000 binnenschepen te slopen. Dat was nogal wat. Grandioos. Dat lukt je natuurlijk als land nooit alleen. Gelukkig zochten vanuit Brussel naar mogelijkheden om de binnenvaart gezond te maken. Met name Willem de Ruiter heeft de zaken daar goed opgepakt. Kort en goed, de sloopregeling kwam er om een eind te maken aan het verouderde materieel. Het was weliswaar woekeren met de centen, maar het is gelukt. Let wel, de sloopregeling was geen sociale maatregel. Zeker niet. Het was een economische maatregel, gericht op het gezond maken van de binnenvaart. Met de slooppremie wilde het grootste deel van de binnenschippers weer een ander, nieuw schip kopen. Het was dus een mooie manier om een moderne bedrijfstak te maken. De banken kregen er ook weer een beetje fiducia in en zo kwamen we uiteindelijk in de jaren tachtig in de nieuwbouw terecht.'



**Brachten de veranderingen het gewenste resultaat?**

'Laat ik het zo zeggen: we kregen steeds meer steun. Het verschil bijvoorbeeld tussen rederijen en particulierenervaagde steeds meer. De belangen kwamen anders te liggen. En de binnenvaart ontdekte nieuwe mogelijkheden. Denk aan het containervervoer. Dat is met name door de particuliere binnenvaart zeer voortvarend aangepakt. Men ontpopte zich tot een betrouwbare partner, tot buitengewoon gewillige dienstverleners. En dat betaalt zich uit.' Lachend: 'Sommige particulieren zijn nu zo groot dat ze wel reders lijken...'

**De tijd van acties, blokkades en dergelijke ligt dus achter ons. Geen heimwee naar die tijd?**

'Ach, we hebben in die tijd een hoop heibel gemaakt. Terecht trouwens, want er moest het nodige duidelijk worden gemaakt. Zeker, het waren roerige jaren, maar ik heb het met veel plezier gedaan. Dat moet ook wel, want anders hou je

het niet vol. Bovendien was het buitengewoon interessant. Je had met iedereen te maken, vanaf ministers tot schippers, van reders tot bevrachters. Het was een wereld waarin ik me goed voelde. Heimwee naar die tijd heb ik echter niet. Maar ik heb er geen last van ook. 'Kijk, er gebeurde nogal wat. We haalden heel wat overhoop, let wel, altijd met de beste bedoelingen. Neem de acties. Het is gemakkelijker een actie te beginnen dan om er eentje te stoppen. In dat soort situaties moet je emotioneel sterk in je schoenen staan. Het gaat uiteindelijk om het resultaat. Als mensen daarin niet mee kunnen komen, is dat heel vervelend.'

### Het gaat nu allemaal crescendo met de binnenvaart?

'Ik denk dat de bonden het roer goed recht houden. De vloot is op orde, de acquisitie is op orde en we hebben goede ondernemers. Ik vind dat de binnenvaartorganisaties en de overheid het tegenwoordig voortreffelijk doen. Dat geldt zeker ook voor het Bureau Voorlichting Binnenvaart, vooral gelet op het beperkte budget. We krijgen veel voor elkaar, samen met de overheid.'

'Wat me echter stoort is dat nog steeds een te kleine groep binnenvaartondernemers het BVB financieel steunt. Kijk, er is altijd wel een reden te bedenken om niet mee te doen, maar dat moet eigenlijk niet kunnen. De sector heeft een organisatie als het BVB gewoon nodig. Van de pakweg 4500 binnenvaartbedrijven steunen slechts zo'n 800 het BVB. Dat is ronduit te weinig. Bovendien is het heel dom, want het BVB is van levensbelang voor de sector en dus ook zeker voor het eigen bedrijf. Het uitgangspunt moet zijn: zorg dat je in beeld blijft en dat moeten we met elkaar bereiken. Dat moet de verdienste van ons allemaal zijn. We hebben het klimaat succesvol kunnen keren. Dat moeten we vasthouden en van de smoezen om daar financieel niet aan bij te dragen, word ik onderhand een beetje flauw.'

### Is dat ook reden geweest voor het neerleggen van het voorzitterschap van het BVB?

'Nee, beslist niet. Het heeft alles te maken met mijn werk bij de SAB. Wij voeren een aantal overheidstaken uit;

kennelijk vertrouwt men ons. Dat is goed. We zijn recht in de leer en hebben geen dubbele agenda's. We komen er dan ook steeds beter op te staan. We raken daarbij steeds meer in de omarming van het milieu. Prima natuurlijk, het BVB draait er op. Maar mijn netwerk sluit daar steeds minder op aan, op het BVB dan wel te verstaan. De SAB is vooral geconcentreerd op documenten. Daardoor is mijn netwerk voor het BVB te beperkt geworden. Dat hoort niet, dat is niet goed. Bovendien vind ik dat een oude man niet het boegbeeld moet zijn van een promotieclub en dus ben ik eruit gestapt.'

### Dus kalm aan de toekomst in?

(Beetje lacherig): 'Tja, ik ben nu 65. Ik hoef dus geen aow meer te betalen. Dat krijg ik nu en dat is wel een prettige ervaring. Maar serieus, ik vind het werk bij de SAB erg leuk. Dit blijf ik dan ook voorlopig doen. We hebben hier een fantastisch team, we leveren goede producten. Na al die vroegere turbulente jaren is dit ook wel een beetje een verademing.'

'Maar dat betekent niet dat we er al zijn. Beslist niet. Belangrijk is bijvoorbeeld het Scheeps Afvalstoffen Verdrag. Dat hangt nog op ratificering door België. Dat verdrag raakt rechtstreeks aan het imago van de bedrijfstak. We zijn buitengewoon gebaat bij dat milieu-imago. We moeten zoveel mogelijk het ontstaan van afval zien te voorkomen. Niet iedereen houdt zich daar echter aan. Sommigen maken ronduit rotzooi. Dat vind ik hufterachtig. In schippersvergaderingen aarzel ik geen tel om dat ook ronduit te zeggen. We moeten daar gewoon mee ophouden. De binnenvaart is me daar veel te lief voor. Bovendien is een positief imago een prachtig marketinginstrument.'

### Wat de bedrijfstak betreft geen zorgen voor de dag van morgen?

'We hebben de zaken zoals gezegd goed op orde. Alleen, er komen een beetje teveel schepen. Daar maak ik me wel zorgen over. Ik voorzie een probleem op het gebied van het capaciteitsvraagstuk. Ik denk dat je niet ongelimiteerd scheepsruimte kunt blijven toevoegen. Als het zo door gaat vrees ik voor overcapaciteit; niet conjunctureel maar structureel. Het probleem is dat als je blijft bouwen, verstoort je het evenwicht

structureel. Als dat gebeurt, zul je daar heel lang last van hebben. Het punt is namelijk dat je nu geen oude schepen kunt slopen. Die zijn er bijna niet meer. Je kunt moeilijk jonge schepen gaan verschroten. Een praktisch probleem dus. Een oud-voor-nieuw regeling is op zich niets verkeerd aan, maar dat moet je wel afstemmen vanuit de overheid. Er is nog wat geld in het 'slooppotje', maar men kan het niet eens worden over de bestemming. Daar ben ik dus niet gelukkig mee.'

### Toch lekker genieten van de 'ouwe dag'?

'Tuurlijk. Bij de SAB ga ik dus nog door. Daar liggen een paar zaken die ik zeker wil afmaken. Van gas terug en een 'ouwe dag' is daarom geen sprake. In die zin, dat we hebben afgesproken dat ik twee keer per jaar een maand ga zeilen, in het voorjaar en het najaar. We hebben een boot, een 38-voets zeiljacht, en die ligt momenteel in Kroatië. Daar gaan we van genieten.'

*Johan Salverda*

## Op herhaling: het repprecht

**Blijkens de telefoontjes die wij krijgen, ontvangen veel ondernemers deze tijd weer een rekening van de Stichting Reprecht. In verreweg de meeste gevallen betreft dat 16,78 euro, het vastgestelde bedrag voor ondernemen met minder dan 20 werknemers.**

Indien u niet beschikt over een kopieerapparaat kunt u sowieso bezwaar maken bij de Stichting Reprecht en dat aangeven. Heeft u wel een kopieerapparaat en maakt u geen kopieën die onder het auteursrecht vallen, kunt u ook bezwaar maken tegen de aanslag.

U kunt dat schriftelijk doen of via internet. Het postadres is Stichting Reprecht, Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp en internet [www.repprecht.nl](http://www.repprecht.nl).

Uitgebreide informatie over dit onderwerp hebben wij eerder opgenomen in het Magazine Binnenvaart van juni 2004, pagina 14.

# Patrouillevaartuig op poster BVB

Het Bureau Voorlichting Binnenvaart heeft het patrouillevaartuig RPA 10 opgenomen in de serie van de Beeldcreaties (illustraties) van binnenvaartschepen. Deze vaartuigen zijn naast de binnenvaartschepen een vertrouwd beeld op de Maas in het hart van de stad. Jaap Lems heeft de ingelijste poster in ontvangst genomen van BVB-secretaris Kees de Vries, onder 'toezien oog' van de bemanning van de RPA 10.

Het project van de beeldcreaties laat in één oogopslag de diversiteit én de voordelen van het goederenvervoer over water zien. Van spits tot containerschip tot megatanker; van elk scheepstype wordt het kenmerkende karakter uitgelicht. De illustraties tonen letterlijk dat allerhande ladingssoorten door de binnenvaart worden vervoerd, die dichterbij de consument staan dan misschien in eerste instantie gedacht.

## ■ Maatschappelijk voordeel

Een belangrijk maatschappelijk voordeel van binnenvaart is het ontlasten van het verkeer op de wegen. Ook dat wordt aangegeven. De poster van de RPA 10 geeft niet alleen een verfrissend beeld van de patrouillevaartuigen van het Havenbedrijf Rotterdam maar ook nog eens feitelijke informatie van de unieke functies aan boord.

Het BVB heeft als taak de presentatie van de binnenvaart op een professionele, positieve en realistische manier te verzorgen, zowel richting overheid (van Den Haag tot Brussel), het verladend bedrijfsleven, als jongeren en het brede publiek. Tijdens evenementen zoals bijvoorbeeld de Wereldhavendagen die plaatsvinden op 1, 2 en 3 september in Rotterdam zal het BVB honderden posters met de verschillende afbeeldingen uitreiken.

## ■ Unieke placemat

Een verrassend nieuw communicatiemiddel is ontwikkeld om de voordelen



De overhandiging van de BVB-poster door Kees de Vries aan Jaap Lems.



De placemat moet goed zijn voor 100.000 contactmomenten. (Ontwerp Idetif Beeldcreaties)

en mogelijkheden van binnenvaart letterlijk op de kaart te zetten: een dubbelzijdig bedrukte placemat waarop aan de voorzijde alle scheepsafbeeldingen te zien zijn en aan de achterzijde tekst en uitleg wordt gegeven.

BVB-sponsors hebben bij het beknopte jaarverslag een pakketje van twintig

stukjes gekregen om zelf te gebruiken of om weg te geven. Het BVB deelt de placemats uit en ziet ze het liefst door restaurants aan het water gebruikt worden. Dat betekent namelijk zeker 100.000 contactmomenten met mensen uit doelgroepen die voor de binnenvaart van belang zijn ...!

# Deze herfst wellicht tankvaartconclusies

door Arthur Langstraat

**Een eindoordeel werd nog niet geveld tijdens de hoorzitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) op 7 juni in Straatsburg over de ontwikkelingen in de tankvaart. De bedrijfstak, overheden, verladers, classificatiebureaus, financiers en bunkerbedrijven gaven daar hun visie op de mogelijkheden in de tankvaartwereld. De belangrijkste items waren de geplande wijziging ADNR in 2009 en het thema dubbelwandig versus enkelwandig. De Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Binnenvaart Unie (EBU) kwamen met een gezamenlijk standpunt over het gewenste en mogelijke overgangstraject tot 2018. De conclusies volgen wellicht komend najaar.**

In een voorbespreking hebben de ESO- en EBU-afgevaardigden de wederzijdse visies op het thema tot elkaar kunnen brengen. Op grond van cijfers van de Internationale Vereniging Rijnschepenregister (IVR) concludeerde EBU dat het in 2018 mogelijk zou zijn om de meeste enkelwandige tankschepen omgebouwd te hebben tot dubbelwandigers, uitgezonderd de bunkerschepen en tankschepen met een laadvermogen van minder dan 1250 ton. Volgens basisgegevens van het IVR zijn in Europa 900 type N-schepen geregistreerd, waarvan 120 dubbelwandig. De overigen (780) kunnen worden omgebouwd met een geschat aantal van maximaal 60 schepen per jaar. Een snelle rekenom laat zien dat er dan ongeveer een termijn van twaalf jaar nodig is. Garanties voor een constant ritme van nieuwbouw kunnen echter niet worden gegeven. Daarom moet om de twee jaar geëvalueerd worden. Daarmee kan een juiste inschatting worden gemaakt of 2018 haalbaar is of dat uitloop moet plaatsvinden.

ESO kan op grond van deze overwegingen instemmen met 2018, onder voorwaarde dat er naast het geld uit

het bestaande sloopfonds - ongeveer 20 miljoen euro - ook andere bronnen kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld subsidiëring door de Europese Commissie. Daarnaast wenst de ESO een bovengrens van 1250 ton.

## ■ Voorwaarden

De ESO stelt ook dat er voorwaarden gesteld moeten worden als met steun van EU of andere bronnen, enkelwandige schepen worden vervangen door dubbelwandigers.

1. Bij het laatste 5-jarig ADNR-onderzoek moet hiervoor een aanvraag ingediend worden.
2. De enkelwandige tankschepen moeten gesloopt worden, om te voorkomen dat de totaaltonnage toeneemt of dat deze schepen elders in de Europese markt weer opduiken.
3. Oplossing voor kleine schepen die niet dubbelwandig geëxploiteerd kunnen worden.
4. Wanneer bepaalde stoffen verplicht dubbelwandig vervoerd moeten worden, moeten daarvoor voldoende schepen op de markt zijn.

Tot slot vindt ESO dat bij aanspreken van fondsgelden voor de tankvaart ook de droge ladingvaart aan bod moet komen.

ESO en EBU hebben bovenstaande punten en voorwaarden gezamenlijk en eenduidig aan de CCR voorgelegd.

## ■ Standpunt oliemaatschappijen

De vertegenwoordigers van de oliemaatschappijen herhaalden het al eerder door BP en Shell geopenbaarde standpunt dat vervoer van olieproducten dubbelwandig moet. Recent heeft Shell aangegeven in 2008 zijn olieproducten alleen door dubbelwandige schepen te laten vervoeren. De link werd daarbij

gelegd met de zeevaart, waar dat al langer een must is. De oliemaatschappijen voeren voor de door hen gewenste snelle overgang aan dat zij door de huidige eisen op het gebied van veiligheid en milieu worden gedwongen de tankvaart dubbelwandigheid op te leggen. Zij vonden echter geen begrip en aansluiting bij de overige door de CCR gehoorde partijen. Hun standpunt is echter wel een belangrijke bron van onrust in de markt.

## Het vervolg

**Antwoord en uitsluitel zijn door de CCR in Straatsburg uiteraard niet gegeven, omdat de conferentie bedoeld was als hoorzitting. Dat betekent dat alle vragen en opmerkingen zijn geïnventariseerd, zodat de CCR ermee aan de slag kan. De verwachting is dat er in het najaar van 2006 in de najaarszitting van de CCR een conclusie wordt getrokken over eventuele uitfasering van enkelwandige tankschepen en een mogelijk tijdstraject. De Europese Commissie zal hier uiteindelijk ook een beslissende stem in hebben, om niet te spreken over de rol van het verladend bedrijfsleven.**

ESO en EBU tekenen daarbij nogmaals met nadruk aan dat er oplossingen gezocht moeten worden voor het groeiende overschot aan enkelwandige tankschepen en voor de kleine schepen die niet dubbelwandig geëxploiteerd kunnen worden. Ook vinden zij dat het noodzakelijk is dat gedurende de tussenliggende periode de situatie waarin de binnenvaart zich bevindt in ogenschouw wordt genomen. Op het moment dat het dubbelwandig vervoer voor een bepaalde stof verplicht wordt, moeten er voldoende dubbelwandige schepen beschikbaar zijn.

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

# Rusttijd boventallige bemanningsleden

Een paar maanden geleden werden wij van Kantoor Binnenvaart door een tankvaartondernemer benaderd over het volgende probleem. Hij vaart op een redelijk kort traject volgens de exploitatiewijze A1, de normale dagvaart van veertien uur. Om toezicht te houden bij en het verzorgen van het laden en lossen dat voornamelijk buiten de vaartijd geschiedt, heeft hij een extra bemanningslid aan boord. Deze is dus boventallig.

Dit bemanningslid staat ook ingeschreven in het vaartijdenboek en neemt derhalve een flink deel van de rusttijd tijdens de vaart. Op enig moment kreeg hij controle van de waterpolitie. Deze stelde zich op het standpunt dat rusten tijdens de vaart in de A1 niet toegestaan was en de schipper kreeg een vaarverbod. Alternatief volgens de politie zou kunnen zijn: dat bemanningslid niet opnemen in het vaartijdenboek, maar dan bouwde hij ook geen vaartijd op. Dat vond de schipper dus geen goed idee. En waarom was dat rusten niet toegestaan? Boventallig en het schip is qua geluidseisen geschikt voor de continuvaart!

## ■ Veel e-mailverkeer

Over deze kwestie is flink wat e-mailverkeer uitgewisseld tussen ons, de waterpolitie, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Openbaar Ministerie.

Wij vinden dat het kan. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat was het met ons eens. Het ministerie heeft daarop het Openbaar Ministerie verzocht om aangepast handhavingsbeleid om het mogelijk te maken dat de rusttijd van boventallige bemanningsleden tijdens de vaart mag worden genoten.

Onlangs is in de Commissie Water van het Openbaar Ministerie een voorstel voor aangepast handhavingsbeleid besproken. In dit beleid zijn voorwaarden gesteld die een waarborg moeten scheppen om misbruik tegen te gaan. De Commissie besluit nu als volgt:

Voorwaarden voor rusttijd tijdens de vaart voor boventallige bemanningsleden:

1. Het boventallige bemanningslid wordt als boventallig vermeld in het vaartijdenboek.
2. Ter controle op de naleving dat het schip buiten de vaart ten minste 8 uur (A1) respectievelijk 6 uur (A2) per 24 uur ononderbroken stilligt, is gebruik van de tachograaf overeenkomstig artikel 7 eerste lid onder a onderdeel 60 van de Regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart verplicht.
3. Het schip is gecertificeerd voor de exploitatiewijze A2/B.

4. De minimumbemanning voldoet onverkort aan de eisen van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

## ■ Evaluatie

Het beleid zal na één jaar geëvalueerd worden. Indien tijdens dit jaar door de controles van de politie blijkt dat substantieel misbruik van dit beleid wordt gemaakt, dan zal dit beleid worden beëindigd. Als duidelijk wordt dat dit (nationale) beleid structureel als nieuwe werkwijze gehanteerd wordt, zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd worden dit formeel als vrijstelling op te nemen in de (nationale) Regeling vaartijden en bemanningsterkte binnenvaart.

# Duurzaam reactortransport

*Transport per binnenschip valt onder duurzaam vervoer en reactoren vervoeren die bedoeld zijn voor het zuiveren van water is dubbel duurzaam. Schipper Van Vliet van de Ambiance tekende ervoor. Recent vervoerde hij reactoren voor een waterzuiveringsinstallatie in Wiesbaden. In zo'n reactor wordt afvalwater gezuiverd en het afvaldeel verwerkt tot maar liefst 20.000 kubieke meter biogas. Dit gas wordt vervolgens omgezet naar methanol, waarmee elektriciteit wordt opgewekt ten behoeve van de stroomvoorziening voor het industriegebied.*



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

# Verzekeren noodzaak

door Erik van Toor, voorzitter ONS

**Het is belangrijk dat we als ondernemer goed verzekerd zijn tegen (tijdelijke) arbeidsongeschiktheid (AO). Immers, als we uitvallen wordt er niks verdiend. Het is bekend dat er al veel problemen zijn ontstaan doordat zelfstandigen niet of nauwelijks verzekerd waren tegen de risico's van arbeidsongeschiktheid.**

Gelukkig is er een behoorlijk aantal aanbieders van dergelijke verzekeringen. Alleen de polisvoorwaarden zijn vaak niet even duidelijk wanneer men een offerte van een verzekeraar krijgt.

Zo is er een aantal verzekeraars dat arbeidsongeschiktheid slechts afdekt tot het zestigste levensjaar, terwijl de algemene maatschappelijke trend erop gericht is dat steeds langer wordt doorgewerkt. 65 Jaar zou toch het minste moeten zijn. Er zijn verzekeraars die geen beroepsarbeidsongeschiktheid erkennen, dat wil zeggen dat bij ongeschiktheid voor het beroep van schipper door de verzekeraar andere, passende arbeid wordt gezocht. Wordt deze gevonden, dan wordt de uitkering stopgezet.

Ook zijn er polissen waarin een bepaald bedrag als AO-uitkering wordt verzekerd, maar waarin de voorwaarde is opgenomen dat dit bedrag wel moet overeenkomen met het gemiddeld verdiende inkomen over de laatste drie jaar. Dit betekent dus dat de volle premie wordt berekend over het - in theorie - uit te keren bedrag, maar wanneer de ondernemer gemiddeld minder heeft verdiend wordt het lagere bedrag uitgekeerd. Je kunt je voorstellen dat een schipper die chronisch ziek wordt, die laatste drie jaar heel weinig verdient, omdat er bijvoorbeeld regelmatig stilgelegd wordt door ziekte, ziekenhuisbezoek of verzin het zelf maar.

Het is nuttig af en toe de persoonlijke verzekeringen eens goed tegen het licht te houden.

Je ziet vaak door de bomen het bos niet meer en wettelijke vangnetten zijn er voor zelfstandigen nauwelijks. Het Steunpunt Binnenvaart ervaart bijna dagelijks dat sommige



schippers zich niet goed tegen financiële risico's van ziekte, sterfte of ongevallen hebben ingedekt. Een goede verzekeringsadviseur kent de wegen en zoekt een passende verzekering. Ook dient hij te wijzen op valkuilen in de polissen.

## VRAAG EN ANTWOORD

*Ik heb een lading voor een Duitse opdrachtgever naar België gebracht. Daar ben ik in de ligdagen gekomen en ik moet die daar afrekenen. Moet ik BTW berekenen op de liggeldfactuur?*

Aannemende dat u geen BTW-nummer in België heeft, is de BTW verlegd naar de Belgische afnemer van de dienst. U brengt dus geen BTW in rekening.

•••

*Ik krijg voor een reis naar het kanaal een charter van de bevrachter en daar staat een passage op die luidt: 'Nur konnexe Pfandrechte ausüben'. Weet u wat dat betekent?*

Ja, dat houdt in dat u bij de Duitse ontvanger het Pfandrecht uitsluitend kunt uitoefenen voor vorderingen die betrekking hebben op deze reis. In tegenstelling tot het oude Duitse transport van voor 1 juli 1998 biedt namelijk het nieuwe transportrecht ook de mogelijkheid om Pfandrecht uit te oefenen voor eerdere niet betwiste vorderingen. Door deze passage wordt dat beperkt. Op zich is dat geen bezwaar als er geen oude vorderingen zijn. Het Pfandrecht voor de huidige reis blijft immers gehandhaafd.

*Weet u wanneer de Centrale Commissie voor de Rijnvaart motoren verplicht stelt die voldoen aan de emissienorm van fase 2?*

Volgens de huidige stand van zaken is de fase 2-motor bij nieuwbouw en vervanging per 1 juli 2007 verplicht. Bepalend daarbij is de datum van afgifte van het certificaat van onderzoek (cvo). Als dat na 30 juni 2007 wordt afgegeven, moet er een fase 2-motor in het schip staan.

•••

*Ik had vanmorgen de politie aan boord en die wilde dat ik een meggertest overlegde. Moet ik die hebben? Ik kom het niet tegen in het overzicht documenten in het Magazine Binnenvaart van mei 2006.*

De meggertest is onderdeel van de voorschriften in artikel 8.1.7 van het ADNR: de keuring van de elektrische inrichtingen,1 waaronder de meting van de isolatieweerstand en aarding. De keuring moet bij de vernieuwing van het certificaat van goedkeuring worden gedaan en in het derde jaar van de geldigheidsduur van het cvg. (NB: Het schip van de vragensteller had geen ADNR en dus zat de KLPD fout...)

# Van het secretariaat



## Hoofdbestuur

In de juni-vergadering was een belangrijk onderwerp de door het Productschap Diervoeders (PDV) per 1 juli verplicht gestelde verificatieprocedure van de Hygiëncode. De opgelegde procedure is voorwaarde om diervoeders te mogen blijven voeren. In het Magazine Binnenvaart en de scheepvaartpers is daar uitvoerig over geschreven.

Over deze verplichting, de tweejaarlijkse controle aan boord en de kosten, hebben het bestuur veel vragen en klachten bereikt. Ook de varende bestuurders zelf hebben daar aan den lijve mee te maken.

De bezwaren spitsen zich met name toe op de vraag of het PDV dit zo maar kan opleggen; men ziet niet wat deze procedure bijdraagt aan de zorgvuldigheid in het binnenvaartvervoer. Over de procedure zelf vraagt men zich bijvoorbeeld af of de onpartijdigheid wel gewaarborgd is, omdat ladingcontroleurs en ladingaanbieders vaak tot dezelfde firma behoren.

Het bestuur heeft alle begrip voor deze onvrede en discussieerde uitgebreid over de vraag of dit in de praktijk gaat werken en werkelijk bijdraagt aan het doel: veiliger diervoedertransport. Uiteindelijk was de conclusie dat het PDV privaatrechtelijk als toezichthouder namens de diervoederindustrie voorwaarden en verplichtingen kan opleggen. Het bestuur ziet daarom op dit moment helaas geen juridische of andere mogelijkheden om de verificatieprocedure met succes aan te vechten. Bovendien zal het PDV naar de andere partijen -wegvervoer, spoor- geen precedentes willen scheppen door de binnenvaart uitzonderingen toe te staan. Waarbij het bestuur zich ook de vraag stelt of de sector dat zou moeten willen.

De bonden hebben wel kunnen bereiken dat de voorgenomen jaarlijkse controle is gereduceerd tot één keer in de twee jaar. Reden was dat ook het Productschap inzag dat de binnenvaart al die jaren weinig problemen heeft gegeven. Hoewel dat als compliment opgevat kan worden, is het een schrale troost.

Het bestuur is benieuwd naar uw praktijkervaringen als straks de controleprocedures gaan lopen. Met name ook de tijd die daaraan besteed wordt in relatie tot kosten en eventueel oponthoud.

## Dagelijks Bestuur

Het dagelijks bestuur is weer voltalig geworden door de verkiezing van twee bestuursleden: Iza Lindhout (kvb Inge) en Riemer Kingma (kvb Maranta). In het db bestond één vacature door het aftreden van Alie Goudriaan als penningmeester en Cees den Braber (Avanti) stelde zijn db-zetel welwillend ter beschikking om roostertechnisch de continuïteit in het dagelijks bestuur te kunnen waarborgen. De nieuwe db-leden kunnen zo ook beter ingewerkt worden, wat gezien de vele -steeds complexere- zaken geen overbodige luxe is. Het db bestaat verder uit voorzitter dr. Koos van den Berg, vice-voorzitter Jan Kruisinga, penningmeester Tom van Utrecht en secretaris Henk van der Velde.

## Overleden

Op 12 juni Hendrik Bloemberg (v/h ms Sophia) op 74-jarige leeftijd; corr.adres mevrouw S. Bloemberg-van Eijken, Purperreigerlaan 110, 8064 DC Zwartsluis.

## Nieuw lid

Fam. M.J. Hoogendoorn, ms Glissando (2968 ton), Causa Nostra CV, Werkendam

# Beta

*Wie van de twee heeft nu de wil van zijn vader gedaan?*

*Mattheüs 21:31*

*In het evangelie kunnen we permanent lezen hoe Jezus rake dingen zegt en door de buitenkant van mensen heen kijkt. Om duidelijk te maken hoe buiten- en binnenkant kunnen verschillen, gebruikt hij een korte gelijkenis. Een vader vraagt aan zijn zoon een klus te klaren. De jongen zegt dat hij geen zin heeft, maar krijgt later spijt en gaat toch doen wat zijn vader hem gevraagd heeft. De vader vraagt hetzelfde aan zijn andere zoon. Die zegt ja, maar gaat niet. Dan volgt de vraag: wie van de twee heeft nu de wil van zijn vader gedaan?*

*Het is een kunst om woord te houden. Wij kennen de uitdrukking: 'Wie A zegt, moet B zeggen'. Soms was er echt het voornemen iets te gaan doen, maar het kwam er niet van, om welke reden ook. Zou degene die zijn schip Beta, de Griekse naam voor de B, heeft genoemd, aan iets speciaals gedacht hebben?*

*Het past in ieder geval in de kunst van het ondernemen. Ben je eenmaal met een plan begonnen, dan vraagt het volharding om het uit te voeren. Ideeën bedenken is A, maar ze omzetten in de praktijk is B. Als het goed is, heeft een mens zich daar al op jonge leeftijd in geoefend, want bij leren en studeren komt succes op het zelfde neer.*

*De verrassing die Jezus onder woorden brengt, is dat je onverwacht trouw kunt vinden bij wie schijnbaar onverschillig zijn. Maar ook het omgekeerde: dat wie de schijn van betrouwbaarheid ophouden, het af laten weten. Gelijkenissen zijn bedoeld om wakker te schudden: wie heeft het gedaan, zoals God vroeg? Juist: degene die eerst geen zin had om B te zeggen, maar het na A eenvoudigweg niet over zijn hart kon verkrijgen om ontrouw te zijn.*

R.J. Bakker

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

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