

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 8 - NUMMER 10 - OKTOBER 2006

*Binnenvaart boort  
geldstromen aan*

*Milieukeurmerk moet  
imago glans geven*

*Financiële steun  
voor leerbedrijven*

*Overstap zorgverzekering  
dient tijdig geregeld*

**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: marketinggroup@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:  
Evert Bruinekool



## Mogelijk milieukeurmerk als visitekaartje binnenvaart

7

## Begroting belooft 'bronzen' bergen 12 en 13

## Tien vragen aan: aalmoezenier Van Welzenes 18 en 19



## rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,  
ONS, CBOB en RKSB Sint-Nicolaas,  
VBR en Bond van Eigenschippers.  
20, 21 en 22



Opgelost	4
Zand- en grindvervoerders willen meer geld	5
Effe dubbel	5
Mogelijk milieukeurmerk binnenvaart	7
Project schone motor	8
LOVK-site vernieuwd	9
Ingezonden	9
Wat doet Bureau Voorlichting Binnenvaart?	10
CMNI in werking	11
AI controleert tankvaart	11
Begroting belooft bronzen bergen	12 en 13
Overheid steunt leerbedrijven	14
Vrijstelling marifoongvergunning	15
Overstap zorgverzekering	17
Tien vragen aan:	18 en 19
TopTips	19
CBOB-secretariaat	20
ONS-column: Gematigd optimistisch	21
Vraag en antwoord	21
VBR: wederzijdse erkenning	22

# Soms is een duwtje nodig

door Gerard Kester

**Af en toe hebben sommige bevrachters een duwtje in de rug nodig om datgene te betalen waartoe ze op grond van het charter verplicht zijn. Een duwtje, een beetje dwang; het is niet leuk maar als het moet, dan moet het maar. Zo ook in dit geval.**

Een schipper neemt van een Nederlandse bevrachter een reis aan van Duitsland naar Nederland. De afspraken met betrekking tot het laden worden niet nagekomen. Een ander schip laadt eerst en uiteindelijk wordt de laadtijd met twee dagen overschreden. Wie gaat ze betalen, die twee overligdagen? De afzender weet niets van de afspraken op charter en de bevrachter heeft iets van: 'Ik zal het nog wel eens bekijken.'

De schipper vindt dat niet hoopgevend en belt ons. In principe is de bevrachter als contractpartner van de schipper aansprakelijk voor alle kosten die met het vervoer te maken hebben en dus ook het overliggeld. De schipper mailt dit aan de bevrachter en verzoekt hem het liggeld te betalen. De bevrachter

geeft echter niet thuis en dus er is een probleem. Wat te doen?

Op charter is bepaald dat Duits recht (stand juni 1998) van toepassing is en dat biedt de schipper de mogelijkheid om Pfandrecht uit te oefenen. Een paar-

denmiddel, maar als het niet anders kan... Het duurt nog een paar dagen, maar als het de bevrachter duidelijk is dat de schipper zijn belofte gestand zal doen, gaat hij overstag en betaalt hij het liggeld. Zaak opgelost, mede dankzij de rechtsbijstandsverzekering.

## Vervoerders zand en grind eisen hogere vrachten

Begin september zijn vertegenwoordigers van de zand- en grindschippers bijeen geweest om de situatie in het vervoer van bouwmaterialen en met name de vrachttarieven en voorwaarden te bespreken. Geconstateerd is dat de tarieven in dit vervoer nog steeds achterblijven bij de ontwikkeling van de kosten. Een conclusie die overigens ook al getrokken is op het laatst gehouden congres over het vervoer van zand en grind.

Om de continuïteit van het vervoer te waarborgen en de negatieve rendements-

ontwikkeling bij de vervoerders om te buigen, zal per 1 januari aanstaande een verhoging van de contractprijzen met 15 procent onontbeerlijk zijn. Daarnaast zal tevens een verbetering van de randvoorwaarden c.q. vervoersvoorwaarden noodzakelijk zijn.

De aanwezigen vertegenwoordigden vrijwel de gehele vloot die actief is in het zand- en grindvervoer. Ze hebben van deze zelfstandige binnenvaartondernemers het mandaat namens hen het woord en de onderhandelingen te voeren.

### Kijk eens wat verder...

**Ja, ik vind een goede binnenvaartvertegenwoordiging belangrijk en daarom**

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

#### Gegevens aanbrenger:

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!

# Lobby en succes

door Johan Salverda

**Manhaftig zette minister Karla Peijs eigenhandig de drillboor in de wand van de Beatrixsluis. Het had niet gehoeven, want de brokken beton vielen uit zichzelf al naar beneden. Daar was geen ministeriële hand voor nodig. Maar het was wel een leuke actie om het startsein te markeren van een overheidsprogramma, dat zich richt op modernisering van de vaarwegen. In concreto betekent dat in het onderhavige geval het wegwerken van achterstallig onderhoud. Rond de 400 miljoen euro is daar voor uitgetrokken, te besteden in twee jaar. Dat is een heel bedrag.**

Daar moet dus een groot belang tegenover staan. Vastgesteld kan worden dat dat ook zo is. Verkeersminister Peijs ruimt op wat voorgangers hebben laten liggen. De bewindsvrouw maakt een eind aan het aanmodderen van de binnenvaart en dat in de letterlijke betekenis. Werd jarenlang met de mond beleiden dat de binnenvaart veel verkeerscongestie kan voorkomen, in de praktijk slibden de vaarwegen dicht. Niet alleen een nautisch-technisch probleem, maar zeker ook een bedrijfseconomische aanlegenschap. Vele zaken lopen nu eenmaal in elkaar over.

## ■ Leven op beloftes

Met het uitstellen van onderhoud aan de vaarwegen is jarenlang rechtstreeks getornd aan de economische betekenis van de binnenvaart voor ons land. Als ondernemer in deze bedrijfstak kun je je zaken nog zo goed op orde hebben - moderne, energiezuinige schepen met een prijstechnisch gezien goede ton/kilometerprestatie - als het vaarwegenet dichtslibt, loopt de zaak vast. Niet alleen letterlijk, maar ook bedrijfstech- nisch. Wat dat betreft heeft de binnenvaart vele jaren moeten leven op belof- tes, die niet werden nagekomen.

Daar lijkt nu een einde aan te komen. Eindelijk dringt ook bij de rijksoverheid het belang door van een gezonde bedrijfstak binnenvaart, die volgens de laatste begroting de ruimte - al dan niet

op termijn - krijgt die ze verdient. Een positie, die niet alleen de binnenvaart toebehoort, maar die ons land ook nodig heeft om haar vooruitstrevende rol als transporteur van Europa te kunnen blijven spelen. 'Nooit, nooit meer achterstallig onderhoud', verkondigde Peijs in de Beatrixsluis.

## ■ Massage

Die omslag in het denken heeft lang op zich laten wachten en komt bovendien niet zomaar. Daar is heel wat aan vooraf gegaan. Vooral op het gebied van massage. Lobbyen wordt dat ook wel genoemd. Vaak ondankbaar werk, omdat resultaten niet altijd direct zichtbaar zijn. Echter, de aanhouder wint en wordt niet moe van het steeds maar uitdragen van dezelfde boodschap. Uiteindelijk leidt dat tot succes. Dankzij volharding, een in de bedrijfstak verankerde eigenschap. (Zouden daarom zoveel binnenschepen die naam dragen?)

Positieve berichten dus, al dan niet gematigd. Maar helaas, we zijn er nog lang niet. Zeker niet, als we de blik over de landsgrenzen heen richten. Het is bij-

voorbeeld te zot voor woorden dat in Berlijn een logistiek-congres wordt gehouden - het 23e van de Bundesvereinigung Logistik (BVL) - waarvan in de tientallen pagina's tellende aankondiging geen spoor van de binnenvaart is te vinden. Mogelijk verkeert de BVL in 'hogere transportsferen' waarin voor zoiets 'banaals' als Europese binnenvaart geen plaats is. Of ligt het niet aan de Bundesvereinigung, maar aan de vertegenwoordigers van de natte sector, die hier de aansluiting hebben gemist? Feit is, dat een van de grootste vakcongressen over het thema logistiek de voor de toekomst misschien wel belangrijkste modaliteit negeert. Onbewust, laten we hopen...

Daarom moeten we blijven hameren op de belangrijke bijdrage die de binnenvaart levert aan het transport, ook binnenlands. Het gaat de goede kant op, maar herhaling is de kracht van de boodschap. Steun aan de binnenvaart-organisaties en het eigen instituut Bureau Voorlichting Binnenvaart blijft daarom noodzakelijk, nu en in de toekomst. Opdat nog meer kan worden gedaan om de sector de positie te geven die haar toekomt.

## VROM verlengt VERS-regeling

**De VERS-regeling wordt verlengd. Dat werd bevestigd tijdens een overleg van MKB-Nederland en Kantoor Binnenvaart met ambtenaren van het ministerie van VROM. Dus ook in 2007 is het mogelijk voor het plaatsen van CCR-2 motoren of de installatie van retrofit-apparatuur voor emissie-reductie, subsidie aan te vragen.**

Kantoor Binnenvaart is daar content mee, vooral omdat in de periode 2006 nog onvoldoende CCR fase 2-motoren leverbaar waren. De hoop is daarom dat de fabrikanten hun beloften waarmaken en deze motoren op korte termijn voor alle vermogensbereiken beschikbaar hebben. VROM is ook gevraagd de subsidievoorwaarde van een half jaar tussen de beschikking en de daadwerkelijke plaat-

sing van de motor wat op te rekken. Die is nu een half jaar en dat is soms wat aan de korte kant.

De Europese Commissie heeft op dit moment de afvalstoffenrichtlijn in revisie, de richtlijn op grond waarvan de NIWO-registratie voor alle vervoerders van afvalstoffen verplicht is. Tijdens het overleg met VROM hebben MKB-Nederland en Kantoor Binnenvaart dringend aandacht gevraagd tenminste de wederzijdse erkenning tussen de lidstaten van elkaars registratieprocedure te regelen, zodat onnodige dubbele administratieve procedures en verplichtingen in het buitenland worden voorkomen. VROM ziet hier zelf ook de logica en noodzaak van in en zegde toe de mogelijkheden uit te zoeken en zich daarvoor in te spannen.

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

# Mogelijk milieukeurmerk als visitekaartje binnenvaart

door Jan Krusinga

**Rijkswaterstaat (RWS) heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een milieukeurmerk voor de binnenvaart, vergelijkbaar met de in de zeevaart al langer bestaande Green Award. Het verslag van het onderzoek is vastgelegd in het vorig jaar verschenen rapport 'Dekt de vlag de lading'. Dit rapport was aanleiding een project te starten voor een eventueel Milieukeurmerk Binnenvaart. Diverse binnenvaart-organisaties, waaronder Kantoor Binnenvaart, zijn hierbij betrokken. Op dit moment wordt de projectorganisatie opgezet, waarbij RWS de kar trekt. Mochten onderweg de hobbels te groot blijken, kan het worden afgeblazen.**

De binnenvaart vindt zichzelf over het algemeen een milieuvriendelijke vervoers-tak, maar de laatste jaren wordt door rapporten duidelijk gemaakt dat de bedrijfstak een deel van deze voorsprong aan het verliezen is. De binnenvaart kan zichzelf milieuvriendelijker vinden, maar dit imago dient ook in de publiciteit prominent aanwezig te zijn en met feiten ondersteund. Daarom is het belangrijk dat de binnenvaart zelf niet negatief tegen een milieukeurmerk aankijkt.

## ■ Voor wat, hoort ....

Kantoor Binnenvaart heeft als nadrukkelijke voorwaarde gesteld dat een keurmerk geen extra certificaat met extra procedures moet worden. Die mening wordt algemeen gedeeld, net als het principe 'voor wat hoort wat'. Aan het instellen van een keurmerk moeten concrete voordelen verbonden zijn.

Op dit moment zie je al een omschakeling van onbewust handelen naar het vastleggen daarvan via schema's en protocollen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van certificaten, uitrustingsvoorschriften, procedures bij melden van lading en gevaarlijke stoffen, noteren van vertrek- en aankomsttijden, onderhoudschema's van machinerieën, etc.

Een milieukeurmerk krijg je niet alleen omdat je schip goed is uitgerust (schone

re motoren, toepassing van geluidsarme aggregaten), het heeft ook met de werkwijze van de bemanning te maken. Een schip met een schitterende uitrusting en een slordige en onverschillige bemanning komt dus niet in aanmerking voor het milieukeurmerk. Omgekeerd natuurlijk ook niet.

## ■ Vrijwillig

Uiteraard zijn door KB meer voorwaarden gesteld om het voor de schipper acceptabel, werkbaar en aantrekkelijk te maken: vrijwillige basis, geen lastenverzwaring en zoveel mogelijk uitgaan van bestaande systemen en procedures. Op die basis willen we meewerken aan het invullen van een keurmerk.

Bestaande procedures kunnen bijvoorbeeld aangepast en gebruiksvriendelijker gemaakt worden om ze voor meerdere doeleinden te kunnen gebruiken, zoals de Ebis-lijst voor de tankvaart. Maar je kunt ook denken aan vereenvoudiging van de registratieprocedures Afvalstoffenvervoer en PDV door middel van digitale verwerking en dat koppelen aan het keurmerk. Dat milieukeurmerk kan wellicht ook gekoppeld worden aan verruiming van ligplaatsmogelijkheden in woonkernen of andere faciliteiten, kor-

ting op havengelden, enzovoort. Uiteindelijk willen we ook voordeel zien als de overheid iets van ons vraagt. Inmiddels is een plan van aanpak gemaakt, waarmee de projectgroep aan de slag kan. De bedoeling is om met de uitkomsten van het project in de loop van 2008 een pilot te houden.

## Welkomstpresentjes nog niet afgehaald

Op het secretariaat van Kantoor Binnenvaart liggen een paar welkomstgeschenkjes, die nog niet zijn afgehaald. Het gaat om bureaunklokjes voor de familie Buining, VOF Feronia en VOF S. de Vries, ms Caramba.

Ook liggen er nog enige verrekijkers te wachten op de nieuwe eigenaren. Dat zijn de VOF Koekkoek-Haasjes, ms Pelgrim en de VOF Van der Hoek, ms Rubicon.

U kunt hierover contact opnemen met Margit van den Berg van Kantoor Binnenvaart, telefoon 010 - 2060600.

## Green Award Zeevaart



Het zeevaartkeurmerk Green Award is in 1994 ingesteld door de Rotterdamse Haven en het ministerie van V&W. Sinds 2000 is de Green Award-organisatie onafhankelijk. De Green Award-vlag kan worden verleend aan zeeschepen die extra veilig en extra schoon zijn en zo als visitekaartje van de internationale scheepvaartindustrie fungeren.

Een Green Award-schip moet voldoen aan hoge, maar hanteerbare technische en onderhoudsnormen. Een toenemend aantal havens en toeleveranciers erkent de waarde van het keurmerk en biedt deze schepen speciale tarieven en andere voordelen. Het certificaat bevestigt de kwaliteit van het schip en draagt bij aan een positief imago van de scheepseigenaar met alle voordelen die dit inhoudt. De organisatie controleert jaarlijks of het schip nog voldoet aan de eisen.

# Project Schone Motor moet leiden tot emissiereductie in binnenvaart

door Arthur Langstraat

**Projectbureau IOD (Integraal Ondernemen Drechtsteden) heeft een aantal projecten uitgezet met als kenmerk samenwerking tussen bedrijven en kennisinstituten. Eén van die projecten is 'De Schone Motor in de Binnenvaart'. Betrokken zijn motorenfabrikanten, de binnenvaart (waaronder Kantoor Binnenvaart) en Hogeschool Rotterdam (HSR). De TU Delft ondersteunt hierbij. Doel is emissiereductie in de binnenvaart.**

Zo'n 35 vierdejaars studenten werktuigbouwkunde van de HSR starten in de loop van deze maand met het onderzoeken van mogelijkheden naar vermindering van uitstoot van gevaarlijke stoffen.

Hiervoor worden bestaande, maar ook nieuw ontwikkelde technieken toegepast. Daarvoor gaan zij op een aantal geselecteerde binnenschepen groepsgewijs aan de slag met de opdrachten.

Op 6 september is de aftrap van dit project gegeven met een door Bureau Voorlichting Binnenvaart gehouden presentatie tijdens het eerste hoorcollege. Als introductie, maar ook om kennis met de binnenvaart te maken. Daarna volgt nog een aantal hoorcolleges, dat door de andere betrokken bedrijven zal worden verzorgd.

Kantoor Binnenvaart is gevraagd om schepen ter beschikking te stellen. Wij

hebben daarvoor een mailoproep gedaan en inmiddels heeft zich een aantal schippers aangemeld. Na kennismaking met schipper en schip gaan de studenten begin oktober aan de slag met het uitwerken van de opdrachten.

Het is de bedoeling dat het project binnen een half jaar is afgerond. Na die periode moeten de resultaten van de onderzoeken bijdragen aan de doelen van het project: minder milieubelasting, verbetering concurrentiepositie en imago van de binnenvaart en samenwerking, gecombineerd met kennisuitwisseling. De rol van Kantoor Binnenvaart is in dit project een belangrijke factor tussen theorie en praktijk.

## Binnenvaartorganisaties manen EU-politici tot actie

**EBU en ESO wachten na de toezeggingen tot nu toe op de implementatie van het voorgestelde actieprogramma voor de promotie van de binnenvaart NAIADES. De Europese Commissie toont zich daarin voorstander van steun aan de binnenvaart en heeft zich met de formulering van een geïntegreerd actieprogramma geconcentreerd op een aantal concrete acties, dat nodig is om het potentieel van de binnenvaart te benutten en de attractiviteit van de sector te verhogen.**

Nog onder het Oostenrijkse EU-voorzitterschap werd ter financiering van het Commissievoorstel de inrichting van een Europees Innovatiefonds voorgesteld. Daarin zouden de bestaande middelen uit het reservefonds van het bedrijfsleven van ca. 40 miljoen euro worden aangevuld met een zelfde bijdrage van zowel de Europese Commissie als ook de EU-lidstaten.

### ■ Co-financiering

EBU en ESO hebben zich in principe bereid verklaard, de middelen uit het reservefonds onder bepaalde voorwaarden en condities bij wijze van co-financiering van de betreffende acties - die primair uit gemeenschapsmiddelen zou-

den moeten worden gefinancierd - ter beschikking te stellen.

Na de oorspronkelijke euforie over het voorgestelde NAIADES-programma hangt de implementatie daarvan thans af van de bereidheid van de Europese Gemeenschap om de benodigde financiële middelen daarvoor ter beschikking te stellen. Nadat de Europese Commissie in de recente evaluatie van het Witboek 2001 een directe verwijzing naar het binnenvaartactieprogramma NAIADES heeft opgenomen, mag worden aangenomen dat de realisatie van de voorstellen in dat programma een integraal bestanddeel vormt van het herziene vervoersbeleid van de Europese Commissie.

### ■ Oproep

EBU en ESO roepen de Europese Commissie op de noodzakelijke middelen ter financiering van de voorgestelde acties ter beschikking te stellen en de goede bedoelingen te bezegelen met concrete maatregelen. Om de Europese Gemeenschap daarin tegemoet te komen hebben EBU en ESO aan de Commissie voorstellen van concrete maatregelen gedaan.

De Europese Commissie heeft haar oorspronkelijke doelstellingen in het Witboek 2001 in een visie op het toekomstige Europese vervoerbeleid bijgesteld. De realisatie van dit beleid zal afhangen van de mate waarin men bereid zal zijn om de met de pen beleden doelstellingen te voorzien van concrete maatregelen en financieel support.

Op dit moment ziet het helaas nog niet naar een omzetting ervan uit. Teleurstellend vinden EBU en ESO.

# LOVK punt NL nieuw en snel

De nieuwe website van de LOVK geeft actuele informatie en hulp bij het onderwijs aan boord. De nieuwe site is bovendien snel te benaderen en overzichtelijk. De eis die de LOVK stelde bij het ontwerpen van de nieuwe site 'vriendelijk voor varende ouders' heeft duidelijk resultaat opgeleverd. Met een enkele klik in het overzichtelijke keuzemenu zijn alle ins en outs van het onderwijs aan varende kleuters op te roepen, ligplaatscholen, onderwijs aan boord, mentorbegeleiding, organisatie.

Onderwijs is in beweging, dus ook het onderwijs aan varende kinderen. De website van het LOVK, die in 2002 veel lof oogstte, moest daarom nodig worden aangepast om in de pas te blijven met de ontwikkeling van het onderwijs aan varende kleuters. Deze ontwikkeling zorgde dat varende ouders nu een beroep kunnen doen op één landelijke school voor varende kleuters, waardoor deze kleuters later probleemloos kunnen instromen in elke groep 3 in Nederland. Het staat allemaal op de website in de huisstijl van de LOVK.

## ■ Bruiloft van de juf

Makkelijk bij het zoeken is de sitemap om in één oogopslag de hele inhoud van de site te bekijken. Wie terug wil in de tijd kan in het archief terecht en heeft ook de mogelijkheid stukken en rapporten te downloaden. Handige links geven ouders de mogelijkheid om meer informatie te vergaren, maar ook om sites te vinden die leuk zijn voor hun kleuters. Daarnaast biedt de site veel achtergrondinformatie over het bestuur, het personeel, de medezeggenschapsraad. De inhoud van het onderwijs, zowel op de ligplaatscholen als aan boord krijgt natuurlijk speciale aandacht. Een fotogallery laat de varende kleuters in actie zien, maar ook de bruiloft van de juf.

Voor ouders geeft het voordelen regelmatig de site te bezoeken. Niet alleen voor alle actuele informatie - adressen, telefoonnummers, schooltijden, vakanties

enzovoort - maar ook het laatste nieuws, verslagen van de medezeggenschapsraad, schoolkranten en veel tips over het werken met Stappen langs het water.

De LOVK wil met de nieuwe site de communicatie tussen ouders en school ver-

beteren en een nog belangrijker plaats geven. Wat Kantoor Binnenvaart betreft is dat geslaagd en is de vernieuwde site een flinke stap vooruit.

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

## INGEZONDEN

### Wrijving over wrijfhout

De laatste tijd constateer ik dat steeds meer collega's in plaats van een houten of rubberen wrijfhout iets met afvaltuw in elkaar knutselen. Ik vind dat geen goede ontwikkeling. Zo'n bol touw is vaak keihard en bij het afmeren veroorzaakt je zo een deuk bij de buurman. En daarbij is het ook gevaarlijk en schadelijk.

Ik heb een paar maanden geleden een "wrijftouw" voor de kopschroef gehad en van de week één in de schroef. Niet fijn, dus laten we dat niet meer doen. Gewoon een degelijk wrijfhout gebruiken! Voor die paar euro hoeven we het toch niet te laten?

S. Visser, mts Treasury

### Verbintenis

Medio augustus heb ik in Antwerpen op kade 310 en 326 iets geheel nieuws beleefd: de beide generatoren, die ik in Linz had geladen, hadden een bestemming buiten de EU. Als begeleidend document had ik een T1 meegekregen, dus daar was niks mis mee. Na de lossing wilde ik het document afgeven op het bureau van de Chef Markeur, zoals eerder gedaan. Er werd mij echter verteld dat ik dit aan de douane moest afgeven op 326. Oke, dat doen we dan maar. Ik naar de douane met het document en de vrachtbrief; moest ik terug voor het uitlosbonnetje.

Terug naar boord, bonnetje gehaald en weer naar de douane. De dame bladert door de papieren en vraagt: 'Waar is uw verbintenis?' Ik begreep totaal niet waarover zij sprak en na drie-maal vragen schreef zij op het papier: VERBINTENIS.

Nooit van gehoord. Na enig bellen bleek dat dit een papier moest zijn waarop het overslagbedrijf of de agent van de exporteur zich verplicht de goederen te exporteren. Dit is dus geen zaak voor de schipper. Zonder 'Verbintenis' wilde de douane evenwel geen document in ontvangst nemen.

Na nog meer telefoneren zou de kaaidienst van de FOB-expediteur dit verzorgen. Na drie uur wachten was er nog niets gebeurd en inmiddels was het 17.00 uur. Na overleg met mijn opdrachtgever ben ik weggevaaren.

Heb je ooit zoiets gehoord? Pierre Verbergh van het VBR ook niet; die dacht dat ik hem voor de gek hield. Alvorens alles te versturen, heb ik de hele handel wel gekopieerd!

Hartelijke groet, Johan van Weel, ms Reina

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.

# Bureau Voorlichting Binnenvaart de boer op voor een beter imago

Naar aanleiding van het artikel in het Magazine Binnenvaart van september over het hoe en waarom van de bonden, hebben wij een aantal binnenvaartorganisaties gevraagd om een profielschets. Bureau Voorlichting Binnenvaart bijt het spits af.

Eind tachtiger jaren was het meer dan droevig gesteld met het imago van de binnenvaartsector. De wijze waarop de binnenvaart in het nieuws kwam met de stakingen, onrust en emoties van groepen schippers, leverde spectaculaire beelden op waar de media gretig gebruik van maakten. De hele sector kwam hiermee in een bepaald daglicht te staan en alle binnenvaartorganisaties waren zich ervan bewust dat deze beeldvorming ongunstig uitpakte voor iedereen in de branche.

Verbetering van het imago en promotie van de binnenvaart werd bij de oprichting van de Stichting Bureau Voorlichting Binnenvaart in 1989 gezien als een broodnodige opdracht voor een professionele organisatie met een breed draagvlak. Uitgangspunt: een beter imago van het (goederen)vervoer:

- bij het verladend bedrijfsleven: betrouwbaar en laag in kosten voor meer lading in het schip;

- bij de overheid: goed en duurzaam alternatief voor wegvervoer;
- bij de media en het brede publiek: veilig, schoon en modern.

## ■ Visitekaartje

Dankzij de sponsorbijdragen van 'de' binnenvaartondernemer en projectgelden van grote sponsors en de eendracht in het bestuur (bestaande uit bestuursafgevaardigden van de binnenvaartorganisaties) is het BVB met een klein personeelsbestand in staat geweest om flexibel en daadkrachtig tal van communicatieprojecten op poten te zetten en uit te voeren. Achterliggende doel is altijd de verschillende doelgroepen kennis te laten maken met de voordelen en mogelijkheden van de moderne binnenvaart en goodwill te kweken. De binnenvaartondernemer is als het ware het visitekaartje waarmee het BVB naar buiten treedt.



Vlnr. Elisa van Oosten (PR manager), Lisette Booij (voorlichter), Kees de Vries (secretaris), Monique Keller (office manager), Dinie Schuitema (assistente PR en voorlichting)

Een goed imago komt niet zo maar aanwaaien, daar moet in onze branche voortdurend aan gewerkt worden. Het is belangrijk dat we ons daarvan bewust zijn. Binnenvaart is grensoverschrijdend en daarom houdt het BVB de ontwikkelingen in de transport- en logistieke sector goed in de gaten en treedt op als intermediair tussen verschillende partijen. Indien gewenst is er samenwerking met andere modaliteiten.

Inmiddels heeft het BVB zich bewezen als toegankelijke vraagbaak, niet alleen voor mensen uit de branche, maar ook de media, onderwijsinstellingen en politieke vertegenwoordigers weten ons te vinden. Internationaal is het BVB één van de grondleggers van de Europese promotie-koepelorganisatie Inland Navigation Europe. Overigens, feeling houden met de mensen waar het BVB voor werkt, is en blijft een natuurlijke inslag.

## ■ Projecten

Het BVB probeert altijd een efficiënte mix van verschillende communicatieprojecten te realiseren, waarmee de doelgroepen die voor de binnenvaart van belang zijn, worden bediend. Dat betekent soms meedoen aan grote evenementen zoals de Wereldhavendagen in Rotterdam en open dagen elders in het land en soms heel specialistische werkbezoeken gericht op politici of nieuwe verladers met goederenvervoer in portefeuille.

Natuurlijk zorgen wij steeds voor actueel brochuremateriaal en springt het BVB in op kansen die zich onverwacht voordoen (zoals een televisiecommercial waarin een schip als decor dient), is actief op vakbeurzen en nog veel meer. Op een creatieve, realistische en positieve manier binnenvaart profileren, dát is waar het BVB voor staat en gaat. Sponsoring uit de branche is daarbij onontbeerlijk.

# CMNI ook bij ons in werking

**Op 1 juli 2006 is in Nederland bij wijziging van het Burgerlijk Wetboek de Wet tot goedkeuring en uitvoering van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren (CMNI) in werking getreden. Het CMNI-verdrag is op 22 juni 2001 te Boedapest ondertekend en is 1 april 2005 in werking getreden nadat het verdrag daarvoor door vijf landen werd geratificeerd.**

Na mislukte unificatiepogingen medio vorige eeuw werd in het afgelopen decennium onder de hoede van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) te Straatsburg, de Donaucommissie te Boedapest en de Economische Commissie voor Europa (ECE) van de Verenigde Naties te Genève een nieuwe poging ondernomen om voor de binnenvaart in navolging van de concurrerende vervoersmodaliteiten een internationaal verdrag tot stand te brengen. Het uiteindelijke resultaat van deze jarenlange onderhandelingen is een compromis met invloeden uit het zeerecht en uit het landrecht.

Het Verdrag rust op volgende beginselen:

1. De bepalingen van het Verdrag zijn van toepassing op alle vervoersovereenkomsten met een grensoverschrijdend karakter. Het Verdrag kan voor nationale transporten overeenkomstig van toepassing worden verklaard.
2. De uitsluiting van de aansprakelijkheid van de vervoerder bij navigatiefouten, is niet opgenomen in het Verdrag, maar kan wel contractueel worden overeengekomen.
3. De beperking van de aansprakelijkheid is in nauwe aansluiting tot het zeerecht vastgelegd.
4. De aansprakelijkheid van de vervoerder is dwingend.

## ■ Vervoersdocument

Een belangrijk onderdeel van het verdrag is het vervoersdocument. De vervoerder dient overeenkomstig artikel 11 voor elk vervoer onder dit Verdrag een vervoers-

document op te maken. Op verzoek van de afzender is de vervoerder tevens verplicht een cognossement op te maken. Het vervoersdocument is zowel het bewijs van de vervoersovereenkomst tussen de afzender en vervoerder, als ook het bewijs van inontvangstneming van de goederen door de vervoerder.

Onder auspiciën van de IVR hebben de verschillende nationale en internationale binnenvaartorganisaties en ook de onderlinge verzekeringsmaatschappijen gewerkt aan een uniform vervoersdocument. De uitsluiting van de aansprakelijkheid voor navigatiefouten is daarin opgenomen. Naast het feit dat het ver-

plicht is, is het verstandig deze vrachtbrief te gebruiken. Het voorkomt discussies over welk recht van toepassing is en de vervoerder kan er bijvoorbeeld voorbehouden op aantekenen. U kunt het document als pdf-bestand downloaden van onze internetsite [www.kantoorbinnenvaart.org](http://www.kantoorbinnenvaart.org)

Bij dit artikel hebben wij gebruik gemaakt van een uitvoerige verhandeling over het CMNI-verdrag van mr. Resi Hacksteiner, directeur van het IVR. De volledige tekst van haar artikel alsmede het CMNI-verdrag vindt u eveneens op onze site.

## Arbeidsinspectie op controle in tankvaart

door Arthur Langstraat

**De Arbeidsinspectie (AI) is samen met IVW, de Zeehavenpolitie en de KLPD medio september een handhavingproject in de binnentankvaart gestart. Zij gaan aan de hand van de Arbo-wet en het ADNOR op specifieke punten controleren. Het accent ligt daarbij vooral op de veiligheid en gezondheid aan boord.**

Het doel van de gezamenlijke actie is om op termijn de handhaving voor wat betreft de Arbo-wet over te hevelen van de AI naar de andere inspectiediensten. IVW zal dan de kar gaan trekken. Het project duurt tot het eind van dit jaar.

### Wat wil men bereiken?

- Handhaving op de naleving van de Arbo-wet: blootstelling aan gevaarlijke stoffen en voorlichting hierover, veilige inrichting arbeidsplaatsen, veilige toegang van en naar het schip en reddingsvesten.
- Het aantal toezichthouders (lasten) verminderen door gezamenlijk optreden. Uiteindelijk overdracht kennis van de AI aan IVW en KLPD.

- Het stimuleren van zelfwerkzaamheid op Arbo-gebied door communicatie over de resultaten van het project en het actief meedenken over eventuele maatregelen.

### Waar wordt zo al op gecontroleerd?

- Blootstelling aan gevaarlijke stoffen bij laad- en lossituaties, ook tussen zeeschip en tankvaartschip.
- Voorlichting, instructie en opleiding van bemanning m.b.t. veiligheids- en gezondheidsaspecten.
- Veilige inrichting van de arbeidsplaatsen.
- Val- en verdrinkingsgevaar door overstapsituaties van wal naar schip.
- Het te water kunnen raken tijdens de vaart; aanwezigheid van reddingsvesten.

Bij gebreken wordt een waarschuwing gegeven, ze moeten binnen zes maanden opgelost zijn. Daarom is het raadzaam om uw Risico Inventarisatie en Evaluatie na te lopen evenals uw Arbo-beleid.

Meer informatie, waaronder het projectplan, is verkrijgbaar bij Kantoor Binnenvaart.

# Begroting belooft 'bronzen

## Overheid maakt werk van binnenvaart

door Johan Salverda

**'Beloftes waarmaken - ambities uitwerken.'** Die titel heeft minister Peijs haar beleidsagenda behorende bij de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het komende jaar meegegeven. Het moet gezegd: haar ministerie maakt serieus werk van de binnenvaart. Zelf zal de bewindsvrouw daar na de verkiezingen volgende maand niet meer bij betrokken zijn; ze neemt afscheid van Den Haag. Haar begroting evenwel biedt een prima uitgangspositie voor de binnenvaart. Niet dat er meteen gouden bergen worden beloofd, zilveren evenmin, maar brons komt aardig in de buurt.

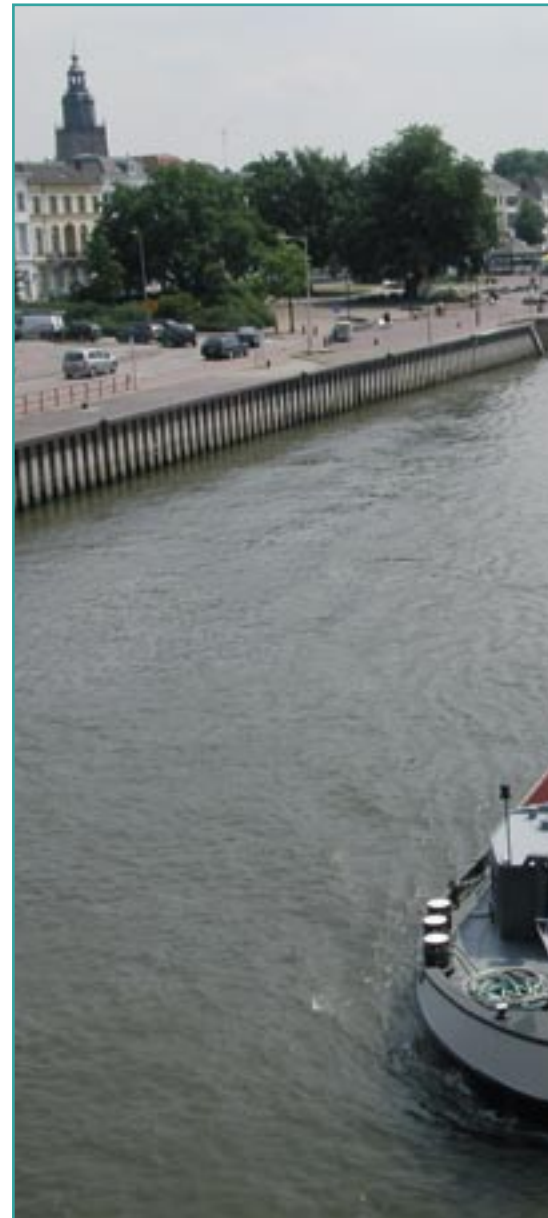
Een podiumplaats dus voor een duurzame binnenvaart, die een steeds belangrijker rol gaat spelen om te voorkomen dat ons land als gevolg van de sterke economische groei en een toenemende mobiliteit, dichtslibt. 'Den Haag' heeft daarom steeds meer oog voor de waarde van een goed georganiseerd vervoerssysteem over water. Jarenlang heeft de binnenvaart op diverse podia aan de bel getrokken. Veel is er gezaaid, de oogsttijd lijkt nu aan te breken.

### ■ Ruimte

Een greep uit de begroting van Verkeer en Waterstaat. De daarin neergelegde visie gaat uit van het faciliteren van de groeimogelijkheden van economisch belangrijke goederenstromen over het water. Daar hoort ook het vervoer van gevaar-

lijke stoffen bij. Om dat in zo verantwoord mogelijke banen te leiden, wordt gewerkt aan een basisnet, waarbij voldoende ruimte wordt geschapen tussen infrastructuur - in dit geval de vaarweg dus - en de bebouwing op de wal. Een uitstekend voornemen.

Dit beleid maakt deel uit van de speerpunten voor het komende jaar. Daarbij gaat het ondermeer om het vaststellen van het nieuwe toezichtsarrangement voor de binnenvaart, voorbereiding van de taakoverdracht van certificering/meting naar de markt en het leveren van een bijdrage aan harmonisatie en implementatie van EU- en internationale wet- en regelgeving. De komende jaren wordt verder invulling gegeven aan het aanpakken van achterstallig onderhoud, opdat reistijden over het



water betrouwbaar en voorspelbaar worden. Daarvoor is een prestatieindicator in ontwikkeling. Zo wil de minister bijvoorbeeld streven naar een gemiddelde wachttijd bij de sluisen van maximaal dertig minuten.

### ■ Logistieke efficiëntie

Als het gaat om de logistieke efficiëntie van de binnenvaart pleit de minister voor het beschikbaar houden van ruimte voor natte bedrijfsterreinen en het bereikbaar houden daarvan via het vaarwegen-net. Ook moet de Europese regelgeving voor de binnenvaart worden geharmoniseerd met het oog op het bereiken van

## Vaarwegen gaan nu breed op de schop

In de Nota Mobiliteit is een belangrijke rol weggelegd voor de binnenvaart. Die heeft een aantal jaren letterlijk moet aanmodderen, maar daar wordt nu een eind aan gemaakt. In de Beatrixsluis heeft minister Peijs het startsein gegeven voor een grootschalig project, dat in een paar jaar tijd het achterstallig onderhoud aan vaarwegen en kunstwerken moet wegwerken. Daarvoor is een bedrag van 400 miljoen euro uitgetrokken. De komende twee jaar gaan de Nederlandse vaarwegen grootscheeps op de schop. Er wordt gebaggerd, verbreed en vernieuwd. Daarbij wordt zoveel mogelijk 'werk met werk' gemaakt en dat allemaal in het kader van 'A naar Beter'. De minister heeft toegezegd dat de overlast voor de vaarweggebruikers zoveel mogelijk zal worden beperkt, maar enige hinder is niet te voorkomen.



een 'level playing field'. Waar nodig moet de internationale regelgeving worden geharmoniseerd en moet het nationaal implementeren daarvan gepaard gaan met zo weinig mogelijk administratieve en bureaucratische rompslomp.

De minister kondigt ook een 'markt-onderzoek binnenvaart' aan en wijst op de mogelijkheden van financiële stimulering van de bedrijfstak. Ze doelt daarmee op het 'sloopfonds', dat door Brussel wordt beheerd. 'Als de binnenvaart komt met een voorstel kan door de EU bij unanimitéit worden besloten tot faciliterende maatregelen voor de sector.' (Dat besluit moet dus met algemene stemmen

van alle stemgerechtigde lidstaten worden genomen. Daar zijn een heleboel niet-binnenvaartlanden bij...)

## ■ Duurzame binnenvaart

De minister pleit voor het bevorderen van een 'milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water', een duurzame binnenvaart dus. Zij doet dit deels in samenhang met haar collega van VROM. Ook daar wordt ruimte gemaakt om het beleid ten aanzien van de sector naar behoren in te vullen. Gestreefd wordt naar het realiseren van een schonere en zuiniger binnenvaart door internationale normstelling, financiële stimulering, innovatie en communicatie. In dat kader groeit het Innovatiefonds Binnenvaart bijvoorbeeld van een half miljoen euro dit jaar naar 2,5 miljoen volgend jaar. In

de jaren 2008 en 2009 moet er jaarlijks drie miljoen euro in die pot zitten.

In het kader van een duurzame binnenvaart past ook:

- het voorbereiden van normstelling voor motoren en brandstoffen op internationaal niveau (CCR en EU);
- het stimuleren van innovatie en uitvoeren van experimenten om aan te tonen dat milieumaatregelen uitvoerbaar zijn;
- het formuleren van nationaal (stimulerings)beleid om te kunnen voldoen aan internationale richtlijnen, zoals de Dochterrichtlijn voor lokale luchtkwaliteit en de kaderrichtlijn water;
- onderzoek naar mogelijke brandstofbesparing ('Het Nieuwe Varen');
- het voortzetten van de VERS-regeling.

## COV verheugd maar wil wel meer geld

In een reactie op de begroting van Verkeer en Waterstaat zegt het Centraal Overleg Vaarwegen COV verheugd te zijn dat de minister haar toezeggingen nakomt door te starten met een Groot Onderhoudsoffensief. Wel vindt het COV dat de inhaalslag al rond 2010 moet worden afgerond in plaats van 2020, zoals nu is gepland. Dan zou de binnenvaart namelijk in de pas lopen met een soortgelijk onderhoudsprogramma voor de wegen en het spoor. 'Gelijke monniken, gelijke kappen.' Dit vraagt volgens het COV nog 100 miljoen euro extra voor vaarwegenonderhoud per jaar.

'Voor de doorgaande hoofdvaarwegen kan de minister nu weer preventief onderhoud plegen, voor de kleinere regionale vaarwegen niet. Daar wordt nog correctief onderhoud gepleegd (repareren wat stuk gaat). Het COV betreurt dit', aldus de organisatie, waarin vertegenwoordigd zijn de EVO (Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport), VBKO (Vereniging van waterbouwers in bagger-, kust- en oeverwerken) en de Koninklijke Schuttevaer.

Het COV vindt dat de minister de aanzienlijke aanbestedingsmeevallers op vaarwegprojecten moet gebruiken voor het versnellen van andere projecten op dit gebied en voor preventief onderhoud. De meevallers gaan nu in de algemene pot. De organisatie vindt dat het realiseren van meer ligplaatsen en autoafzetplaatsen het komend jaar nog meer prioriteit moet krijgen om de betrouwbaarheid van de binnenvaart te vergroten.

Voor de midden- en lange termijn dringt het COV aan een aantal investeringen in vaarwegverruiming, die gepland staan voor na 2010, naar voren te halen. Zoals bijvoorbeeld de aanleg van de derde Beatrixsluis, verruiming van het Twentekanaal (Delden-Hengelo) en de Gelderse IJssel, het op diepte brengen en houden van de vaarroute naar Harlingen, de ombouw van de keersluis Zwartsluis, verruiming van de Zaan en de aanleg van de overnachtingshaven Lobith.

# Overheid steunt leerbedrijven

door Jan Veldman

**Jaarlijks verlaten in Nederland zo'n 60.000 jongeren voortijdig het onderwijs zonder diploma. Zij krijgen vaak moeilijk een baan met perspectief. Als stimulans voor het halen van een vakdiploma, heeft Taskforce Jeugdwerkloosheid in samenwerking met landelijke organisaties, waaronder MKB Nederland, het project '2e Kans Beroeps onderwijs' opgezet**

Doel van dat project is werkzoekende jongeren een beroepsopleiding met toekomstperspectief aan te bieden. Ook in de binnenvaart kennen we deze opleidingen voor matroos en voor stuurman/schipper. Voor werkgevers, die deze jongeren een stageplaats of leerbaan aanbieden, stelt de overheid een financiële tegemoetkoming en een no-risk polis beschikbaar.

## ■ Leerbanen

Leerbanen combineren leren en werken. Meestal in de verhouding van 4 dagen werken en 1 dag school. In de binnenvaart is dat vanwege de mobiliteit van het werk omgezet in ongeveer 8 weken werken en circa 2 weken school. De opleidingen zijn op MBO- (Middelbaar Beroeps onderwijs) niveau en vallen onder de Beroeps Begeleidende Leerweg (BBL).

Als onderdeel van deze leerweg sluiten de leerling, de school, het bedrijf en het kenniscentrum een beroepspraktijkvormingsovereenkomst. Daarnaast sluiten het bedrijf en de leerling een arbeidsovereenkomst en hij of zij kan dan als lichtmatroos voor de minimumbemanning in het vaartijdenboek worden bijgeschreven. De beloning is volgens de loontabellen van de CAO-binnenvaart en ligt op het niveau van het wettelijk minimum jeugdloon.

## ■ Stageplaatsen

Stageplaatsen dienen om leerlingen van het MBO in de Beroeps Opleidende Leerweg (BOL) praktijkervaring op te laten doen.

In de binnenvaart kennen we naast kennismakingsstages ook BOL-stages. Ze vinden in het tweede en het derde leerjaar plaats.



Foto: archief BVB.

In de eerste stage kan de leerling als lichtmatroos voor de minimumbemanning gelden, in de tweede stage als matroos. Als de leerling in het vaartijdenboek wordt bijgeschreven is de beloning volgens de loontabellen van de CAO-binnenvaart. Als hij of zij niet wordt bijgeschreven is in de CAO een stagevergoeding overeengekomen.

## ■ Tegemoetkoming leerbedrijven

De overheid stimuleert en erkent dat leerbedrijven een belangrijke rol vervullen om jongeren een goede startpositie in de maatschappij te geven. De inspanningen die zij daarvoor verrichten, wil de overheid ook belonen. De Wet Vermindering Afdracht (WVA) regelt deze tegemoetkomingen. Voor werkloze jongeren die ingeschreven staan als werkzoekende bij het Centrum Werk en Inkomen (CWI) kent de WVA een startkwalificatie van 1500 euro. Het kabinet heeft de Kamer voorgesteld deze te verhogen naar 3000 euro. Als de Tweede Kamer akkoord gaat, zou dit met terugwerkende kracht vanaf 1-1-2006 ingaan.

Daarnaast is er onder voorwaarden voor elke leerbaan in het kader van een BBL-opleiding maximaal 2500 euro beschik-

baar. Deze wordt verkregen doordat de werkgever een vermindering op de afdracht loonbelasting en premie Volksverzekeringen mag toepassen.

Het kabinet heeft ook voorgesteld voor BOL-leerlingen een vermindering van 1200 euro per jaar in te stellen. Als de Kamer dit voorstel aanneemt, zal dat ook vanaf 1-1-2006 gaan gelden. Om in deze voordelen mee te delen is een erkenning als leerbedrijf nodig. In de binnenvaart wordt die erkenning afgegeven door het Kenniscentrum Vakopleiding Transport en Logistiek (VTL).

## ■ No-riskpolis

Jongeren die stranden in een opleiding, hebben geen beste naam bij werkgevers. Om daar wat aan te doen is een no-riskpolis in het leven geroepen. Werkgevers die een bij het CWI ingeschreven jongere tot 23 jaar zonder MBO-diploma aannemen op een leerbaan, komen voor deze gratis no-riskpolis in aanmerking. Als de jongere ziek wordt, kunnen de loonkosten worden geclaimd bij de gemeente waar de jongere gevestigd is. Deze regeling loopt voorlopig tot 30 september 2007 en kan bij het CWI aangevraagd worden. Omdat het CWI bij deze regelingen een cruciale rol vervult, is het belangrijk dat jongeren zich daar inschrijven als werkzoekende en dat werkgevers bij het aannemen van een jongere, met het CWI overleggen over de mogelijkheden van deze regelingen.

## ■ Adressen

- VTL is te vinden op [www.vtl.nl](http://www.vtl.nl) of telefonisch vanuit Nederland onder telefoonnummer 0900-1442 doorschakelen nr3 KBB, of per mail: [aanvraagleerbedrijf@vtl.nl](mailto:aanvraagleerbedrijf@vtl.nl)
- Taskforce Jeugdwerkloosheid onder telefoonnummer 0703335060 of per mail: [jeugdwerkloosheid@minszw.nl](mailto:jeugdwerkloosheid@minszw.nl)
- U vindt de WVA op de site [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) en dan zoeken op Wet Vermindering Afdracht.

# Vrijstelling marifoonvergunning in binnenvaart duurt nog even

**Het gebruik van een marifoon, SART- en radarapparatuur in de pleziervaart kan voortaan vergunningvrij. Dat staat in een wetsvoorstel van staatssecretaris Van Gennip, waarmee de minister-raad heeft ingestemd. Ook radiozend-amateurs hebben binnenkort geen vergunning meer nodig. Als de Tweede Kamer goedkeuring verleent, kan Agentschap Telecom de vergunningen vrijstellen en omzetten in een registratie. De binnenvaart moet nog even wachten.**

De vrijstelling is in lijn met de ingeslagen weg om het frequentiegebruik in Nederland te flexibiliseren. Het agentschap verwacht dat eind 2007 de genoemde categorieën vergunningvrij zullen zijn. In het algemeen worden de huidige vergunningsvoorwaarden omgezet in algemene regels. De invoering wordt hierna in grote lijnen per categorie beschreven. Aan details wordt nog gewerkt.

Een goede zaak, deze vereenvoudiging, al is het wel jammer dat de staatssecretaris met deze vrijstelling niet in een nog grotere slag tegelijkertijd de bedrijfsmatige vaart kan meenemen. Maar helaas is dat gecompliceerder, omdat de vergunningen in de beroepsvaart gekoppeld zijn aan RPR en ROSR en onderdeel uitmaken van de verplichte scheepsdocumenten.

## ■ Marifooncertificaat blijft

De huidige vergunning voor het gebruik van marifoon of portofoon verdwijnt in eerste instantie voor de pleziervaart, daarna start het traject voor de beroepsvaart. Er blijven wel eisen aan de gebruikers gesteld worden, het marifooncertificaat blijft bestaan.

Nieuwe gebruikers moeten zich straks eenmalig - bij voorkeur via internet - aanmelden bij Agentschap Telecom. Hun gegevens worden dan opgenomen in een register. Naast de verplichte gegevens zoals BSN (burgerservicenummer), roepletters, MMSI-nummer en ATIS-

code, kan het register aangevuld worden met vrijwillige gegevens, zoals beschikbare apparatuur en gsm-nummer. Het agentschap hoopt met de vrijwillige gegevens de veiligheid en bereikbaarheid van personen aan boord voor opsporings- en reddingsdoeleinden en bij calamiteiten te verbeteren. De huidige vergunninghouders worden automatisch opgenomen in het register en hoeven geen actie te ondernemen.

## ■ SART en radar

Een vergunning voor het gebruik van SART (Search and Rescue Transponder) en radar wordt nu altijd in combinatie met marifoongebruik afgegeven, maar de vergunningsplicht voor deze categorieën verdwijnt ook. Voor de gebruikersgegevens geldt geen meldingsplicht, de gebruiker kan deze op vrijwillige basis in het register zetten. Bestaande registraties worden automatisch omgezet.

## ■ Zendamateurs

De N- en F- vergunningen voor radiozendamateurs worden omgezet in een registratie na een eenmalige aanmelding bij Agentschap Telecom. De huidige vergunninghouders worden automatisch overgezet. Nieuwe gebruikers moeten nog steeds voldoen aan een aantal eisen en een vorm van examinering zal blijven bestaan.

In alle gevallen kan de aanmelder zijn gegevens naderhand via internet aanvullen of wijzigen. Als de invoering van het burgerservicenummer als opvolger van het sofinummer is doorgevoerd, worden adreswijzigingen zelfs automatisch doorgevoerd.

Het traject voor de binnenvaart zullen we nauwlettend volgen. Via onze politieke en ambtelijke contacten proberen we uiteraard de vergunningsvrijstelling voor onze sector zoveel mogelijk te bespoedigen

# PDV: schipper hoeft geen LCI

**Het afgelopen jaar, zeg maar sinds de invoering van de hygiëncode voor het veevoer, heeft Kantoor Binnenvaart veel klachten gekregen over controleurs, die schippers weigeren een kopie te geven van het rapport van de keuring van de ruimen. Officieel heet dit de LCI, de Laad-Compartimenten Inspectie. Bovendien weigeren zij ook nog het werkplan 2b uit het handboek hygiëncode te tekenen.**

De schipper heeft volgens de GMP-regels toch echt een van de twee nodig; een getekende LCI of werkplan 2b. Niet alle controleurs doen overigens zo vervelend; die van Schutter bijvoorbeeld werken goed mee en geven een kopie van de LCI, maar die van SGS en Peterson doen dat niet. In opdracht van de baas, zeggen ze stevast. Al vorig jaar heeft Kantoor Binnenvaart dit aangekaart bij het Productschap Diervoeder, want dat is de hoedster van

het GMP-certificatieschema. Volgens het PDV moeten zowel de controleur als de schipper het LCI (of werkplan 2b) tekenen en dient de schipper een kopie te krijgen. Dat zou nog eens uitdrukkelijk vastgelegd worden in het per 1 juli jongstleden aangepaste certificatieschema. Naar nu blijkt is dat evenwel niet gebeurd. Onder druk van bevrachters en controleurs heeft het PDV de wijziging ingetrokken. Het PDV stelt nu het volgende: 'Een schipper hoeft geen getekende LCI tot zijn beschikking te hebben. Voor een schipper volstaat het om te weten of de laadruimte goed- of afgekeurd is. De schipper is zelf verantwoordelijk voor de correcte invulling van werkplan 2 van zijn Hygiëncode. De schipper moet hierop de naam van de controleur (of controlerende instantie) en de datum noteren.' Dubbel werk dus: er wordt een LCI opge maakt, maar de schipper moet zelf nog wel werkplan 2 invullen.

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

# Overstap zorgverzekering uiterlijk december regelen

door Wyb van der Veen, relatiebeheerder

**Sinds 1 januari van dit jaar geldt een nieuw zorgstelsel in Nederland. Uit de eerste monitor van de Nederlandse Zorgautoriteit i.o. blijkt dat de consument het nieuwe stelsel als positief ervaart. Daarnaast heeft liefst 18% van de verzekerden gebruik gemaakt van de mogelijkheid om van verzekeraar te veranderen. Dit najaar krijgt men opnieuw de mogelijkheid om een andere verzekeraar te kiezen. De huidige polis moet dan voor 31 december aanstaande worden opgezegd. Minister Hoogervorst heeft voorgesteld tot 1 februari 2007 een polis bij een andere verzekeraar te kunnen aanvragen.**

Premieverhoging is bij elke verzekering een reden om die verzekering op te zeggen, maar omdat de zorgpremies 2007 waarschijnlijk pas laat bekend worden en de minister de verzekerden de tijd wil geven verzekeringen en premies goed te vergelijken, heeft hij een ruimere overgangstermijn voorgesteld. Voorwaarde blijft wel dat men vóór 31 december opzegt. Als u dus wel een andere verzekeraar wilt, maar nog geen keus hebt kunnen maken, kunt u beter vast opzeggen. Dat kan altijd nog ingetrokken worden. Doe het wel aangetekend en vraag om bevestiging, om problemen achteraf te voorkomen.

De door u gekozen zorgverzekeraar moet u voor de basisverzekering accepteren, maar hij kan voor het aanvullend pakket voorwaarden stellen. Wij verwachten dat daar ook in 2007 niet al te streng de hand aan gehouden wordt, omdat de verzekeraars nog steeds bezig zijn zoveel mogelijk marktaandeel te veroveren. Alleen de (zeer) uitgebreide aanvullende pakketten zullen - medische - toelatingsdrempels kennen.

## ■ Binnenvaartpolis

In de binnenvaart is door het ambulante en internationale karakter sprake van specifieke wensen ten aanzien van zorgverzekering en -verlening. Om dat zo

goed mogelijk tegen redelijke kosten te garanderen heeft Kantoor Binnenvaart samen met andere branche-organisaties vorig jaar een collectief contract gesloten met Delta Lloyd via Anker Advies. De laatste heeft speciaal voor de maritieme sector de Anker Advies Basisverzekering samengesteld die uitstekend aansluit op onze branche. Veel werkgevers uit de maritieme sector hebben afgelopen jaar deze collectieve verzekering ook aan hun werknemers aangeboden.

## ■ Voordelen

De Anker Advies Basisverzekering is een zorgverzekering van Delta Lloyd, helemaal toegespitst op de maritieme sector.

- 10% premiekorting op de Anker Advies Basisverzekering;
- vrije keuze van huisarts en apotheek;
- garanties voor snelle zorgverlening;
  - fysiotherapie binnen 2 dagen na melding;
  - psychotherapie binnen 3 dagen na melding;
  - noodzakelijke operaties binnen 2 weken.

Voor de aanvullende verzekering gelden de volgende extra's:

- 16% korting op de premie van de aanvullende verzekering;
- 100% dekking buitenland tegen kostprijs;
- een grote variëteit in dekking door vrije keuze voor: wél een eigen risico, beperkt of geen eigen risico.

De Anker Advies Basisverzekering biedt niet alleen voordelen voor de werknemer. Ook de werkgever heeft er baat bij wanneer de werknemers goed verzekerd zijn. Daar heeft de Anker Advies Basisverzekering rekening mee gehouden. De werkgever krijgt namelijk ook garanties:

- aanpak van reïntegratie binnen 2 weken;
- aanpak arbeidsconflicten binnen 2 weken;
- behandelplan van een arbeidsdeskundige binnen 4 weken;
- vergoeding van beroepskeuringen.

Speciaal voor de binnenvaart is in plaats van de gebruikelijke 0800 / 0900 servicenummers een **altijd bereikbaar servicenummer** geïntroduceerd: **070-3100888**.

Informatie bij Anker Advies: 050-5209799 of e-mail: [binnenvaart@anker.nl](mailto:binnenvaart@anker.nl)

## TV-digitaal maand later

**De omschakeling van analoge- naar digitale ethertelevisie gebeurt in de nacht van 10 op 11 december. Dat is anderhalve maand later dan de bedoeling was. De verantwoordelijke ministers hebben hiertoe besloten na overleg met de Tweede Kamer.**

Om de publieke omroep via de digitale ether te ontvangen, moet een decoder worden aangeschaft. Die kost tussen de 30 en 50 euro. Aanschaf van een smartcard is hiervoor niet langer nodig. Radio blijft analoge. Met dit besluit komt het kabinet tegemoet aan de kritiek van de Tweede Kamer, die gevoelig bleek voor protesten - onder andere van Kantoor Binnenvaart. Aan het

bezwaar dat het ongewenst is dat de publieke omroepen in de digitale ether alleen via een decoder inclusief smartcard te ontvangen zouden zijn, is tegemoet gekomen. Met deze zogenoemde 'free to air' variant dalen de kosten voor de consumenten aanmerkelijk. Ook is het mogelijk met een eenvoudige ontvanger via de computer tv te kijken. Digitale televisie biedt meer mogelijkheden voor de kijker. Het geeft een betere beeld- en geluidskwaliteit, meer zenders en bovendien zijn interactieve diensten mogelijk.

Zie ook artikel MB 7/8 [www.signaalopdigitaal.nl](http://www.signaalopdigitaal.nl)

## Hoofdaalmoezenier Bernard van Welzenes

# ‘Binnenvaart is mijn redding geweest’

**Bernard E.M. van Welzenes sdb** is niet alleen directeur van het KSCC ofwel het Katholiek Sociaal Cultureel Centrum voor Rijn- en binnenvaart, maar bovenal landelijk- of hoofdaalmoezenier. En dat al gedurende een lange reeks van jaren. Op 25 mei van dit jaar werd hij 65, maar hij weet nog van geen ophouden. Vooral ook omdat er nog geen opvolger is. Hij is wel op zoek. De noden en driften van de binnenvaart zijn zijn lust en zijn leven, maar sinds een aantal jaren bedient hij ook de kermiswereld. Een bevlogen man, die er een auto met chauffeur op nahoudt en zijn werk doet met een knipoog naar boven.

### Hoe is het allemaal gekomen?

‘Ik kom uit een binnenvaartfamilie. Mijn moeder was een schippersdochter. Tja, hoe gaat dat. Het is een groeiende keuze geweest. Na het gymnasium gekozen voor het seminarium. Nee, niet gedwongen. Mijn moeder bijvoorbeeld, was geen ‘kerkloopster’. Mijn vader was op dat gebied actiever. Maar mijn moeder heeft me wel heel veel bijgebracht. Neem mijn eerste preken. Het gaat om een bemoedigend woord. Dat weet ik nu, toen niet. Maar ik wist in het begin wel precies wanneer ik er naast zat. Als mijn moeder in de kerk zat en ze keek tijdens mijn preek naar buiten, dan was het niet goed. Het commentaar na afloop was dan: ze zitten niet te wachten op jouw wijsheid, maar op een bemoedigend woord. En daar gaat het om.’

### Maar hoe kwam de binnenvaart in beeld?

‘Voor dit werk ben ik gevraagd door Cor van Bemmelen. In 1969 was dat, op Eerste Kerstdag. ‘t Klikte meteen, ik hoefde er geen seconde over na te denken. Ik zei al, mijn hele familie komt uit de binnenvaart, de omgeving van Millingen. Daar groei je in mee. En nu weet ik: de binnenvaart is mijn redding geweest. Van ‘mijn lichting’ op het seminarium ben ik de enige die het pastoraat trouw is gebleven. Dertien mensen, en ik ben de enige. Dat is geen verdienste, natuurlijk niet. De anderen hebben het niet kunnen volhouden. Zijn uiteindelijk leraar geworden en zo. Problemen met het celibaat, noem maar op. Ze hebben afgewacht, ik heb gekozen en nogmaals, ik heb geen moment getwijfeld. De binnenvaart zit in je bloed...’

### U doet dit al een lange reeks van jaren. Nog steeds leuk?

‘Ik doe dit werk een kleine veertig jaar. Ik ben nu 65 en in 1969 ben ik begonnen. Reken maar uit. In Millingen werd ik lid van een schippersvereniging. Dan ga je groeien, je leert de wereld kennen. Maar belangrijker nog, de mensen groeiden mee. Dat was toen zo en dat is nu nog zo. In dat proces heb ik geleerd dat je altijd tussen de mensen moet staan en nooit hoger moet mikken dan je aankunt. In dat geval loop je altijd jezelf voorbij.’

‘Die eerste jaren hier waren hectisch. De mensen in de binnenvaart waren een beetje los-vast met elkaar verbonden. Ik huurde een pandje en ben heel snel begonnen met het uitgeven van een informatiebulletin voor de binnenvaart. Op zaterdag bracht je dat dan rond met een aantal vrijwilligers. Zeer gezellig en erg druk, want er lagen dan wel een paar honderd binnenschepen voor de wal. Een geweldige tijd... Je probeerde natuurlijk ook de mensen te wijden; dat is een wederkerig proces. De mensen wijden jou ook, wijden je mee... Dat geeft veel steun en zonder die steun ben je niks. De ene keer trek jij de mensen vooruit, de andere keer doen zij dat bij jou.’

### Klinkt als bondgenoten?

‘Klopt. Mijn stelling is dat je bondgenoten moet worden. Dat geldt voor de hele binnenvaart. Als er iets is, zeggen ze vaak eerst dat iets niet kan. Soms klopt dat, maar heel vaak ook niet. Dat gaat niet alleen op voor de individuele schipper, maar dat geldt doorsnee voor alle binnenvaartorganisaties. Dat is jammer en dat baart me zorgen. Je mist een goed kader. Vraagteken? Okay, het kader is er



wel en het is ook best goed. Daar gaat het niet om, maar het kader is te klein. Daarom hecht ik veel waarde aan brancheoverleg. Bedrijfstakbreed, dus. Daar moeten de zaken worden gedaan. Niet alleen sociaal-economisch, maar ook sociaal-maatschappelijk en op pastoraal gebied.’

### Worden nu de degens gekruist?

‘Nee, zeker niet. Neem de AMVV; die heeft haar eigen aanpak en dat hebben wij als KSCC ook. Dat soort zaken moet je niet op een grote hoop willen gooien. Daarmee zou de eigen identiteit op de tocht komen te staan. Bij een fusie verdampd dat. Dat is zonde van het werk. Kijk ook naar je vrijwilligers. Die zijn ontzettend belangrijk, maar die krijg je niet in de benen voor een grote, neutrale organisatie. Dat werkt niet. Daarom

probeer je zoveel mogelijk bondgenoten te maken. Het doel is voor een ieder gelijk, maar je probeert dat te bereiken met behoud van je eigen identiteit.'

**Even wat anders, u zegent schepen in?**  
'Ja, dat heb ik veel gedaan en dat doe ik nog steeds. En met veel plezier. Ik vind het ook goed. De doop van een schip is een goed moment om even de nadruk te leggen op het sociaal-economisch aspect van het ondernemen en dat met een knipoog naar boven. Kijk, religie mag weer tegenwoordig. Gelukkig. Het kan een geweldig positieve bijdrage leveren aan het bevorderen van het welzijn. Daarom ben ik ook altijd blijven vasthouden aan het pastoraat. En soms moet ik weleens ervaren dat de kennis er niet meer is. Helaas, want we moeten namelijk wel weten dat de christelijke traditie veel goeds heeft gedaan. Dat is blijvend.'

**Moet er voor die inzegening worden betaald?**  
'Nee dus. Het inzegenen van een schip is een kerkelijke viering en dat betekent dat er niet voor betaald wordt. Daarvoor heb ik nog nooit een rekening gestuurd. Dat past ook niet. Maar dat betekent niet dat het doen van een vrije gift verboden is. Als het al wat oplevert, zijn het uitsluitend vrije giften.'

**U wordt ook op de kermis gesignaleerd...**  
(Grinnikend). 'Dat klopt, maar die kermisexploitanten kijken nooit echt blij. Is je dat weleens opgevallen? Jammer is dat, maar wel begrijpelijk. De agressiviteit in de stad uit zich vaak op de kermis, met alle narigheid van dien voor de exploitanten. Een jaar of vier, vijf geleden ben ik vanuit mijn werk ook bij die beroepsgroep van reizende en trekkende bevolking betrokken geraakt. Dat gebeurde door het internaatswerk. Die wereldkende ik vanuit de schipperskinderen, maar er zitten ook 'kermiskinderen' op het internaat. Dat scheidt een band. Er zijn ook veel raakvlakken. En dat gebruik ik dan weer. Ik maak deel uit van het wereldpastoraat voor kermis en circus. Dat levert een geweldig netwerk op en dat kan ik voor de binnenvaart weer uitnutten.'

**Een auto met chauffeur behoort tot de aardse genoegen?**  
'Als je zelf rijdt ben je een hoop tijd

kwijt. De binnenvaart is de hoofdmoot van mijn werk, zowel nationaal als internationaal. Ik ben dus veel onderweg, zeker 80.000 tot 90.000 kilometer per jaar. Dus, ik heb een auto - een Mercedes maar die heeft al weer 225.000 kilometer gereden - met chauffeur. Inderdaad, dat is heel luxe en wel fijn. Ik heb geen gedonder met parkeren en ik ben lekker achterin met mijn computertje aan het werk. Ik kan de nodige dingetjes uitwerken en soms ook nog een dutje doen. Tien jaar doe ik dat nu. Duur, zo'n chauffeur? Nou nee, de overheid betaalt. De chauffeur is geregeld via de sociale dienst van Nijmegen, eigenlijk een Melkertbaan.'

**Pensioengerechtigd en toch doorgaan?**  
'Ik hoop dat ik eens een goeie opvolger krijg. Het werk is nog steeds ontzettend mooi, maar ik ben wel druk met mijn opvolging bezig. Dat valt niet mee, want het is een hele kluit werk. Het is geen parttime job, zeker niet. Bovendien moet je er passie voor hebben. Daar komt bij dat ik moet zorgen voor een landelijke opvolging... Maar als er dan een opvolger is, ga ik weg. Zeker een jaar, want mijn opvolger moet de kans krijgen zelf zijn sporen te zetten. Ik wil hem daarbij niet in de weg lopen. Daarna kom ik nog eens terug en als ik dan nog iets kan doen, dan ben ik er.'

'Het is wonderlijk hoe het kan gaan. In de jaren vijftig ben ik een jaar ziek geweest, een longaandoening. Hoe raar het ook klinkt, maar dat is mijn geluk geweest. Door dat gemiste jaar viel ik later wel in de nieuwste studierichtingen. En kwam de binnenvaart op het juiste moment op mijn pad. We noemen dat genade. Wonderlijk hè...'

## TopTips

**LUXEMBURGCONSTRUCTIE - Om in aanmerking te komen voor vrijstelling van werknemerspremies in Nederland bij het toepassen van de 'Luxemburgconstructie', is het noodzakelijk dat de aantekening Luxemburg op de Rijnvaartverklaring staat. Denkt u voor deze aantekening in aanmerking te komen en u wilt uw bedrijfsvoering daar op gaan inrichten, laat u dan eerst door een fiscalist goed voorlichten en begeleiden. Afhankelijk van de rechtsvorm en de fiscale positie van uw bedrijf, is het namelijk zeer wel mogelijk dat u dan ook fiscaal in Luxemburg terecht komt. Dat kan een fikse belastingclaim opleveren als de fiscus de fiscale boekwinsten met u gaat afrekenen.**

**VRACHTAFREKENING - Al meer dan 25 jaar geleden boden de binnenvaartorganisaties tegen kostprijs doorschrijfbloks van vijftig stuks standaardvrachtafrekeningen te koop aan. Kantoor Binnenvaart doet het nog steeds, maar via de computer kan men ook mooie eigen vrachtafrekeningen maken. KB heeft daarvoor - met hulp - een programmaatje ontwikkeld via Excel. Dat biedt de gebruiker de mogelijkheid het geheel naar eigen inzicht aan te passen. Voor contractanten van KB en leden van de organisaties is het programma gratis beschikbaar. Zonodig passen wij het aan met uw individuele gegevens.**

## Dubbele kunstwerken

**De vaarweg Lemmer-Delfzijl biedt dubbele kunstwerken. Ze zorgen niet voor extra overlast. Op een aantal bruggen en sluizen worden namelijk 'taalbeelden' aangebracht. Die maken deel uit van het project Woordenstroom, dat uiteindelijk leidt tot een 'ruimtelijk taalkunstwerk'.**

Het eerste taalkunstwerk werd gemonteerd op de voormalige Oosterbrug in Groningen. Dat werd gevolgd door een 'dichtregel' op de loopbrug van de Prinses Margrietsluis in Lemmer. Er zullen nog tien van deze 'taalbeelden' volgen langs het Prinses Margrietkanaal, Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal. Ondermeer de binnenvaart zorgde voor inspiratie voor de 'kunstroute', die eind volgend jaar klaar is.

# Van het secretariaat



## Plannen kabinet

De Rijksbegroting is gepresenteerd. Voor de binnenvaart zijn met name de begrotingen van V&W en VROM van belang. VROM vanwege de stevige plannen voor emissie-vermindering en luchtkwaliteit, V&W als ons 'eigen' ministerie op het gebied van infrastructuur en goederenvervoer. Wat opvalt is, dat dit jaar de binnenvaart in de V&W-begroting een veel prominenter plaats heeft gekregen dan voorgaande jaren. Bij elkaar ruim drie A-viertjes, men begint het te leren! Deels komt dit natuurlijk door het steeds meer stukkende en vastlopende weg- en spoorverkeer. Maar de niet aflatende lobby van ons aller BVB en uw organisaties bij politiek en bedrijfsleven werpt ook zijn vruchten af. En ook een organisatie als EVO ziet het belang van en wijst op de knelpunten in de vaarwegen.

Het ministerie heeft een aantal duidelijke standpunten ingenomen. Minister Peijs zet in op verhoging van veiligheid zowel aan boord, als op en langs de vaarweg. Een belangrijk punt is daarbij het garanderen van voldoende ruimte langs de vaarweg door het vaststellen van een zogenaamd basistransportnet. Voordat alle veiligheidsruimte langs de vaarwegen wordt dichtgebouwd met woontorens of andere projecten -denk aan de Amsterdamse IJ-oever- moet dat klip en klaar vastgelegd worden. Onvoldoende aandacht vinden we in de begroting voor veilige en voldoende ligplaatsen. Dat moet extra aandacht hebben, actiepunt voor de specialisten in de Tweede Kamer bij de begrotingsbehandeling.

Verbetering van logistieke efficiëntie is een ander speerpunt. Verkeersbegeleiding kan daar onderdeel van zijn, net als harmonisatie van regel-

geving in Europa. De minister noemt marktonderzoek en vereenvoudiging van regelgeving. Ons uit het hart gegrepen, net als haar voornemen het beschikbaar en bereikbaar maken en houden van natte bedrijventerreinen.

De minister haakt ook in op het Europese binnenvaartproject NAIADES. Daarbij wordt echter ook uitdrukkelijk naar het binnenvaartreservefonds gekeken. Wat mij betreft bespreekbaar, maar uitsluitend als cofinanciering en mits de Brusselse en nationale overheid ruimschoots meedoet. In elk geval heeft de binnenvaart met deze V&W-begroting een stevig handvat gekregen om het beleid straks aan te toetsen.

MKB-Nederland heeft in een reactie aangegeven, dat, ondanks de lopende vaarwegenprogramma's, de binnenvaartsector als belangrijke vervoerder van goederen er in vergelijking met de andere modaliteiten, toch nog te bekaaid van afkomt. Zorgelijk vindt MKB, reden om daar samen met de binnenvaartorganisaties stelling tegen te nemen.

## 60-jaar getrouwd

Op 31 oktober Johannes Veldman en Albertje Veldman-Kijk in de Vegte, v/h ms Vecht. De heer Veldman was van 1972 tot 1976 bestuurslid van de CBOB. corr.adres: Gasthuisland 25-33, 8061 KD Hasselt.

## Overleden

- 23 augustus: Willem Koster, (88), e.v. C. Koster-Leunis, v/h ms Spes; corr. adres J.W. Frisostraat, 4532 AN Terneuzen.

- 22 september: Klaske Aarnoudse-Haringsma, e.v. Jan. C. Aarnoudse, v/h ms Dependent; corr. adres: Sasdijk 3A, 4251 AA Werkendam

# Scheidsrechter

*Laat in uw hart de vrede van Christus heersen...*

**Kolossenzen 3:15**

*Het hart is de plaats waar de beslissingen vallen. In de Bijbel is het hart de zetel van denken en willen. Ons hart kan een moordkuil worden. Door ergernis over mensen of dingen. Door angst voor wat ons zou kunnen worden aangedaan. Doordat we niet weten wat we willen. Allemaal slingeringen die maken dat we onze weg niet vast, maar wankelend gaan.*

*In een brief van bijna tweeduizend jaar oud, gericht aan een van de christelijke gemeenschappen van de begintijd van de kerk, wordt ons hulp geboden. Een uitweg uit onevenwichtigheden die zo venijnig hun ondermijnende werk kunnen doen. Het woord dat met heersen is vertaald, heeft te maken met het werk van een scheidsrechter. In een Engelse vertaling staat: laat de vrede van Christus arbiter zijn in uw harten.*

*Als je in groepsverband een sport beoefent, kan dat alleen goed gaan als er ook een scheidsrechter op het speelveld is. Die neemt steeds de beslissing of iets goed is of verkeerd. Als het een rechtvaardige 'scheids' is, kun je die vertrouwen. Dan kun je opgaan in het spel.*

*Zo wil de vrede van Christus in ons werken. Soms twijfelen we: hebben we goed gedaan of niet? Moeten we de minste zijn of mogen we ons recht opeisen? Doen we iets moois voor een ander, of zijn we bang voor overdrijven? De vrede van Christus kan onze scheidsrechter zijn en de onrust van al die wankelingen wegnemen. Er komt helderheid en vrijheid om te zien welke weg we kunnen gaan.*

*Daar zit natuurlijk wel wat achter, want het gaat hier om een vrede die zwaar is bevochten op donkere, vernietigende machten. Daarom zit er ook zo'n gezag in het oordeel dat de vrede van Christus in onze levens velt. Het stuurt die bedervende machten het veld uit. Ze hebben hun tijd gehad. En zo zal, waar eerst een moordkuil was, een diepe bodem van vrede en vrolijkheid zijn.*

R.J. Bakker

# Gematigd optimistisch

door Erik van Toor, voorzitter ONS

**Het zal geen nieuws zijn dat het behoorlijk goed gaat in onze branche. Na enige aarzelende jaren lijkt het herstel nu toch door te zetten. Zelfs in de binnenlandse spotmarkt, toch één van de moeilijkste markten waar het gaat om vrachtprijsverhogingen, lijken de vrachten structureel hoger te worden.**

Hoewel op veel binnenlandse trajecten het vrachtprijsniveau van 'de beurs' nog niet gehaald wordt (index 1998, met een gasolieprijs van 200 gulden!) lijkt ook hier schaarste aan scheepsruimte - voornamelijk veroorzaakt door het aantrekken van de zand- en grindmarkt - eindelijk voor omzetverhoging te zorgen. Hoewel bevrachters ons in sommige gevallen anders willen doen geloven, wordt geduld in de nationale- en internationale spotmarkt vaak beloofd. Maar we zijn er nog niet. Zowel in het internationale- als het binnenlandse vervoer zijn grotere verhogingen mogelijk. Er zijn immers weinig alternatieven voorhanden en de aangevoerde lading in de zeehavens neemt alleen maar toe.

Het is erg jammer dat het ministerie er nog steeds niet in geslaagd is, de door ons vurig gewenste laad- en lostijdenaanpassing alsmede de overliggeldverhoging door te voeren. Veel ondernemers gebruiken de huidige marktsituatie al om hogere lig-gelden en kortere laad- en lostijden af te dwingen. In de meeste gevallen lukt dat ook.

Zorgelijk is wel de enorme toevloed aan nieuwe tonnen die de vloot binnen nu en vijf jaar zal versterken. Hoewel we dat gegeven ook rustig kunnen nuanceren, want tot nu toe vaart elk schip (en vele varen de klok rond) en lijkt elk nieuw schip zijn eigen ladingpakket mee te nemen. Ook zorgt de financiering van dit soort dure schepen voor vrachtprijsverhogingen, omdat deze schepen domweg niet kunnen

varen voor structureel lage vrachten. Een ander punt is de personeelsvoorziening voor al die nieuwe schepen. Uiteraard zijn er veel ondernemers die zich verzekerd weten van goed personeel of opvolging. Maar er zijn ook schepen die in de markt gezet worden zonder erbij na te denken wie deze schepen gaan bemannen. Het is te verwachten dat goed personeel op termijn duurder gaat worden. Het is immers een economische wet dat schaarste prijsopdrijvend werkt. En de schaarste wordt niet alleen in onze branche ondervonden. Alle sectoren in de logistiek kampen met dit probleem.

Uiteraard is er in de voormalige oost-bloklanden veel goed en capabel per-



soneel te vinden, maar toch gooien communicatieproblemen vaak roet in het eten. Daarnaast zijn veel Oost-Europeanen wel geïnteresseerd in een baan als kapitein, maar niet in het ondernemersgedeelte dat bij een scheepvaartonderneming hoort. Ofwel: opvolgers zullen we daar niet veel vinden.

De toekomstverwachtingen voor de binnenvaart zijn zondermeer goed te noemen. Door goede communicatie met alle Europese overheden en met name met de CCR moeten we er voor zorgen dat flankerend beleid met name op sociaal-, nautisch- en economisch terrein de sector gezond houdt.

## VRAAG EN ANTWOORD

*Een koppilverband met 2850 ton lading meldt zich op vrijdag rond 16.00 uur op de losplek in Dordrecht. Afgesproken is 48 uur lostijd en verder Nederlandse wet. Het schip lost maandag van 14.00 tot 22.00 uur en dinsdag van 4.30 tot 14.00 uur en is dan leeg. Hoeveel liggeld is ontstaan?*

In de praktijk leidt dit soort kwesties van afwijkende lostijden nogal eens tot discussies. Je kan het op verschillende manieren benaderen, maar wij zullen beginnen met de meest strikte uitleg van de Nederlandse wet. Feitelijk is in dit geval alleen met betrekking tot de duur van de lostijd afgeweken van de Nederlandse wet. Alle andere voorwaarden van de NW zoals melddag, aanvang lostijd, zondag, etc. zijn in principe van toepassing. Dit betekent het volgende.

Het schip is vrijdag binnen de werkdag aangekomen, dus dat is melddag en bijgevolg vangt de lostijd zaterdag om 6.00 uur aan. Die loopt tot 24.00 uur en begint maandag om 0.00 uur weer te lopen. De zondag telt immers niet als losdag. Het schip moet dan

dinsdag om 6.00 uur leeg zijn en er is dus één overligdag ontstaan. Alle andere interpretaties over aanvang lostijd, het meetellen van de zondag, etc. zijn tamelijk discutabel. Wil men het anders dan hiervoor omschreven is dan is het het beste dit op charter af te spreken. Dus bijvoorbeeld: aanvang lostijd twee uur na aankomst schip (24 uur voormelden), zon- en feestdagen tellen mee in de lostijd, overliggeld zoveel euro per uur (0.00 - 24.00 uur).

*Ik heb laatst gelost in Neuss en ik dacht dat ik recht had op overliggeld. De ontvanger is evenwel van mening dat in Neuss 28 augustus niet als losdag telt want dan is het Schuttersfeest. Klopt dit?*

Neen. Het is weliswaar het grootste schuttersfeest van Duitsland maar in de zin van de Nordrhein-Westfälische feestdagenwetgeving is het geen feestdag. Bijgevolg is het ook volgens de Duitse binnenvaartwetgeving geen feestdag en telt deze dag gewoon als laad- of losdag.



# Wederzijdse erkenning patenten/ vaarbewijzen tussen EU en CCR

door Karel Verbergh, vice-voorzitter VBR

**Jarenlang was het Rijnpatent uniek in de binnenvaart en had er zowaar een monopolie, niet alleen met positieve maar ook met nadelige gevolgen. De positieve gevolgen waren uiteraard dat er een behoorlijke drempel aanwezig was om als schipper een lading naar Duitsland te vervoeren. Het gaf de binnenvaartondernemer/schipper, commerciële gezien, een behoorlijke voorsprong tegenover zijn concurrenten die zich moesten beperken tot vervoer tussen de overige bestemmingen ten westen van de Rijn. Buiten de Rijn kon dan weer iedereen zo maar aan boord stappen en wegvaren als schipper!**

In Duitsland werd in de jaren vijftig ook nog het kanaalpatent ingevoerd en op de rivieren die geen natuurlijke grenzen hebben met de Rijn (bijvoorbeeld: de Elbe) worden ook nu nog, anno 2006, Streckepatenten geëist.

Wat wel eens vergeten wordt en nog niet zo lang geleden, is het beroepsverbod voor vrouwelijke bemanningsleden... Jarenlang mochten zij op de Rijn alleen als schipper fungeren. Met andere woorden: zij waren verplicht het Rijnpatent te behalen, lukte dat niet dan moest er een extra mannelijke matroos aan de bemanning toegevoegd worden. Van dienstboekjes was toen nog geen sprake. Die kwamen pas in 1986. Voor 1986 kon elke persoon zo aan boord stappen en mee varen, hij moest alleen tot het juiste geslacht behoren!

Gelukkig hadden sommige Rijnvaartcommissies begrip voor de dames uit die tijd en was het bekomen van een Rijnpatent voor 'moeder de vrouw' slechts een formaliteit. Haar man was immers schipper naast God. Uitzondering op de regel was België (waar hebben we dat nog gehoord). In Antwerpen werden onze 'huidige

oma's' even goed ondervraagd over hun streckenkennis als hun mannelijke collega's!

Maar er waren op de Rijn nog andere beperkingen. Als er kinderen onder de tien jaar aan boord waren, moest er een kinderoppas aan boord zijn. Dat mocht ook een zusje/broertje ouder dan tien jaar zijn. U raadt het al, mijn generatie en ook onze kinderen moesten zich verstoppen telkens als er een WSP-boot in de buurt was. Als het sein veilig gegeven kon worden kwamen we weer te voorschijn.

In België is de erkenning van de vrouw, als matroos en als schipper, pas een feit vanaf 1975. Het werd afgedwongen en maakte deel uit van de verworven rechten in het stakingsprotokol van september 1975. Vóór die tijd was het telkens bang afwachten op de reactie van sommige verzekeraars.

In geval van het inroepen van de beperkte aansprakelijkheid, het zogenaamde abandonrecht, moest een verzekeraar 'slechts' 500 Belgische frank per ton betalen, maar dan mocht er door de verzekerde geen grove fout gemaakt zijn die aantoonbaar tot de averij had bijgedragen en zolang de vrouw niet erkend was varen in België meer dan de helft van de schepen onderbemand. Na 1975 kwam daar dus verandering in. De weg naar het huidige Rijnpatent, vaarbewijs, dienstboekjes, enzovoort heeft al een lange weg afgelegd maar is voorlopig nog niet aan de finish gekomen.

Anno 2006 is het Vaarbewijs kwalitatief zodanig geëvolueerd dat er steeds meer stemmen opgaan om het gelijk te stellen met het Rijnpatent. In dit verband is de EU de vragende partij,

maar voorlopig houdt men bij de CCR in Straatsburg het been stijf en daar moeten besluiten unaniem genomen worden.

Al de organisaties aangesloten bij de ESO zijn van mening dat het Vaarbewijs en het Rijnpatent gelijkgesteld moeten worden en de EU steunt deze houding.

De huidige technologische mogelijkheden waarover de schipper beschikt, geven voldoende garanties voor een veilige vaart. Voor het bevaren van sommige 'Strecke' in Nederland had men naar het voorbeeld van de situatie op de Duitse rivieren de lat nog veel hoger kunnen leggen, toch heeft men dat niet gedaan.

Neem nu de Waddenzee, een erkend Wereldnatuurgebied, waar een scheepsongeval zwaarwegende gevolgen kan hebben. Op de Waddenzee kan men als schipper met een Rijnpatent, maar zonder enige aangevoerde streckenkennis, met gevaarlijke stoffen van oost naar west en vice-versa varen.. De gevaren en de gevolgen van een stranding in het Waddengebied zijn er vele malen hoger dan op de Rijn.

Toch zal er nog heel wat water via de Rijn naar de zee stromen alvorens bij de CCR in Straatsburg via unanimiteit het monopoliefabriekje weer een stukje opschuift richting EU.

## Fout nummer

In het septembermagazine staat bij de rubriek Vraag en Antwoord op pagina 25 een foutje in het telefoonnummer van SenterNovem (regeling EIA).

Het juiste nummer moet zijn: 038-455 34 30.

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

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