

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 8 - NUMMER 11 - NOVEMBER 2006

Bedrijfstak
in de lift

Nieuwe kijk op
binnenvaartexamens

'Verder kijken dan
je schip lang is'

'Binnenvaart is
wel veilig'

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
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

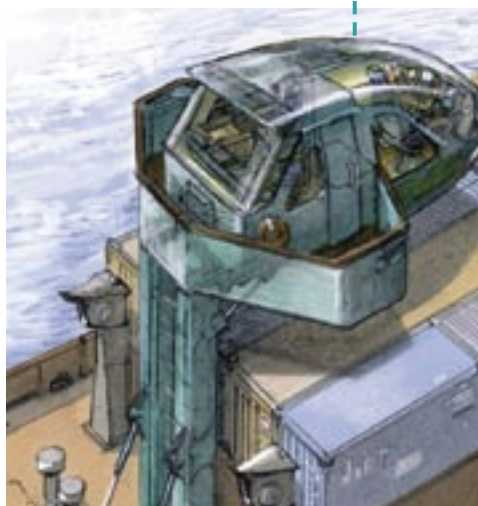
Foto voorpagina:
Monique Kruizinga



Telematica meer dan computer aan boord 7

Nieuwe kijk op binnenvaartexamens 14 en 15

'Verder kijken dan je schip lang is' 22 en 23



rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,
ONS, CBOB en RKSb Sint-Nicolaas,
VBR en Bond van Eigenschippers.
24, 25 en 26

Opgelost	4
Effe dubbel	5
Telematica aan boord	7
Binnenvaart behoorlijk in de lift	8 en 9
Overgangsbepalingen na 2015	11
Juridische vraagbaak	12
Fiscale impuls liegt er niet om	13
Nieuwe kijk binnenvaartexamens	14 en 15
Winterklaar voor Autobahn	17
Verhalen en kosten grijs gebied	18
'Binnenvaart is wel veilig'	19
Waarom moeten goede radars weg?	21
'Verder kijken dan je schip lang is'	22 en 23
ONS-column: laad- en lostijden	24
CBOB-secretariaat	25
VBR: milieuvuiling voorkomen	26

Aanvraag dienstboekje in Basel

Een lid belde ons met het volgende probleem. Haar dienstboekje was zo goed als vol en daar zij in Basel was, wilde ze een nieuw dienstboekje bij de Rheinschiffahrtsdirektion halen. Er werd haar verteld dat zij voor het verkrijgen van een nieuw dienstboekje medisch gekeurd moest worden, aangezien haar vorige keuring (doelend op het vaarbewijs) ouder was dan drie maanden. Anders zou het niet worden afgegeven. De ambtenaar ter plekke zat er echter volkomen naast.

Aangezien zij voor haar vaarbewijs drie jaar geleden medisch was gekeurd, werd zij door dit antwoord nogal overvallen. Zij ging er immers vanuit dat een goedkeuring vijf jaar geld. Maar de desbetreffende ambtenaar hield voet bij stuk, de eis van niet langer dan drie maanden verlopen gold ook voor haar. Het dienstboekje staat in dit geval los van het vaarbewijs.

Uiteindelijk heeft ze zich toch laten keuren.

■ Regels medische keuring

Voor de aanvraag van een tweede dienstboekje is een medische keuring niet verplicht. Wel voor de eerste keer dat een dienstboekje wordt aangevraagd. Daarna moet bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd opnieuw een keuring worden ondergaan, die daarna elk jaar herhaald moet worden. Dit geldt ook in Zwitserland. De desbetreffende ambtenaar staafde haar mening met twee documenten die echter niet ter zake deden.

De SAB heeft intussen contact opgenomen met de Rheinschiffahrtsdirektion om de zaak recht te trekken. Haar keuring was onterecht en overbodig. Zo werd zij opgezegd met onnodige kosten.

Peijs past laad- en lostijden en liggeld aan

Minister Peijs heeft in een brief aan het Deelorgaan Binnenvaart toegezegd het Besluit laad- en lostijden en liggeld te wijzigen, na herhaaldelijk en regelmatig aandringen van Kantoor Binnenvaart en CBRB. Omdat de binnenvaartbranche-organisaties en de EVO niet op alle punten tot overeenstemming konden komen, heeft zij op het punt van laad- en lostijden een middenweg gekozen. De minister verwacht dat de regeling op 1 januari aanstaande ingaat.

Op zich is Kantoor Binnenvaart blij met de aanpassing, maar het heeft veel langer geduurd dan nodig was. In het kader van minder overheidsbemoeienis wil minister Peijs de nieuwe regeling echter maar een jaar laten gelden als een soort overgangperiode. In die tijd moeten marktpartijen overleg voeren met als doel dat de regeling in 2008 ingetrokken kan worden. De uitkomst van dit overleg zal gebruikt worden voor de evaluatie van het aangepaste Besluit.

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, 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!

Ondernemer



door Johan Salverda

Vroeger woonden we in een dorp. Nauwelijks groter dan een gehucht, maar wel met een eigen zuivelfabriek die eigendom was van de boeren in de omgeving, een kruidenier, warme bakker, wolwinkeltje, kapper, school, kerk, natuurlijk een uitspanning en een eigen benzinepomp. Er woonden pakweg 600 zielen. Een beetje flatgebouw tegenwoordig herbergt het dubbele aantal mensen.

Schaalvergroting zorgde in de loop der jaren voor een groteske kaalslag. Het zelfstandig ondernemerschap leed schipbreuk, beginnend met het sluiten van de 'melkfabriek'. Daarmee verdween de werkgelegenheid. De mensen trokken weg, de dorpschool kwam in gevaar, de kerk liep leeg en de ene na de andere neringdoende draaide bij gebrek aan klandizie noodgedwongen de deur op slot.

Echter, de exploitant van de benzinepomp zocht zijn heil elders. Hij verhuisde naar een stek, een kilometer of drie verderop. Meer dan lagere school had hij niet gehad, maar op een knooppunt van wegen liet hij een nieuw 'benzinstation' bouwen met wel zes pompen! Drie voor de ene kant en drie voor de andere. En tja, als de mensen toch even moesten stoppen om te tanken, lustten ze misschien ook wel een kopje koffie 'met iets erbij'. Dus werd er een heuse 'pleisterplaats' uit de grond gestampt. 'Hij redt het nooit', oordeelde de gemeenschap hardvochtig.

De ondernemende olieboer hoorde het minzaam glimlachend aan. Niet gehinderd door consultants, bedrijfsadviseurs, fiscalisten en wat dies meer zij, wist hij - wel gezegend met een gezonde dosis boerenslimheid en koopmansgeest - hoe de hazen liepen. Hij had gerekend op grote verkeersstromen en die kwamen er. Uiteindelijk lachte hij de goegemeenschap uit. De 'domme olieboer' had het gered en meer dan dat. Hij werd een gerespecteerd ondernemer.

Wat een inleiding om bij de binnenvaart terecht te komen. Niets is zonder reden, dus het voorgaande ook niet.

Binnenschippers hebben lange tijd collectief geleden onder de zienswijze van het 'establishment' dat ze behoren tot een laag opgeleide beroepsgroep, die niet in eerste instantie heeft gekozen voor het vrije ondernemerschap, maar voor een met de paplepel ingegoten manier van leven. Volgens velen hield het ondernemerschap al gauw op bij de voorbolder. Wellicht is dat in sommige gevallen ook wel eens zo geweest. Maar wat een miskennis voor de sector als geheel!

Kijk nou eens naar de huidige Nederlandse binnenvaartvloot. Toonzettend voor geheel Europa. Eenheden van duizenden tonnen zijn geen uitzondering. Daar horen investeringen bij, waar een paard de hik van krijgt. Beslissingen daarover worden al lang niet meer tussen de aardappelen en het toetje genomen. Daar is bedrijfseconomisch over nagedacht, met deskundigen over overlegd en uiteindelijk worden de knopen doorgehakt.

Investeringen, die miljoenen euro's omvatten, worden niet genomen met de kennis van een aantal jaren lagere school. Daar is en wordt steeds meer voor doorgeleerd. Dat moet ook wel, want het aloude binnenvaartbedrijf is uitgegroeid tot een moderne miljoenenonderneming met alle lusten en lasten vandien. Om dat het hoofd te kunnen bieden, heeft de binnenschipper van nu zijn lessen geleerd. Zijn en worden - net als de olieboer - de bakens tijdig verzet. Dat heet ondernemerschap. Dat leidt tot een welvarende gemeenschap, waarin de ondernemer boerenslimheid of wel koopmansgeest koppelt aan een gedegen opleiding en navenant georganiseerde examens. Hierdoor krijgt het aanzien van de sector nog meer glans. Terecht.

Infoblad onderzoek Milieukeurmerk

Samen met de betrokken marktpartijen is Rijkswaterstaat bezig met de opzet van het Milieukeurmerk Binnenvaart. In het oktobernummer van Magazine Binnenvaart hebben we daar uitvoerig over bericht. Doel van het project is door middel van een (niet gecertificeerd) systeem de milieuprestaties in de binnenvaart te bevorderen opdat zij in 2016 de schoonste vervoerstak is. Bij de opzet van het systeem wordt nadrukkelijk rekening gehouden met zowel voordelen voor de schipper als het voorkomen van extra administratieve lasten.

Het is de bedoeling dat na een proef in 2008 het keurmerk in 2008/2009 kan worden ingevoerd. Wel worden evaluatiemomenten ingebouwd om te kijken of het project wordt voortgezet of niet. Rijkswaterstaat Zuid-Holland trekt in opdracht van de minister de kar. Er is een informatieblad gemaakt, waarin de binnenvaart wordt geïnformeerd. De inhoud daarvan komt overeen met ons artikel vorige maand. Meer informatie verstrekt mevrouw J. Lopes-Sturiale van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, tel. 010-402 63 80.

TopTip

EXTRA HEFFING - Als de Belastingdienst in de toekomst in uw bedrijf een werknemer aantreft waarvoor geen Eerstedagsmelding (EDM) is gedaan, loopt u het risico op een extra loonheffing van 6 maanden. De Belastingdienst gaat er dan namelijk van uit dat de werknemer al zes maanden bij u werkt. De loonheffing volgens deze zogeheten zesmaandenfictie bedraagt 52% (anoniementarief). Wanneer u alleen maar vergeetachtig was en de werknemer staat wel in uw administratie, geldt weliswaar wel de zesmaandenfictie, maar heeft u voldoende bewijs om dit te weerleggen. De zesmaandenfictie is nog een wetsvoorstel, maar wordt waarschijnlijk aangenomen.

A d v e r t e n t i e

Telematica: méér dan computers aan boord

Wat doet Bureau Telematica voor u?

door Nick van Haag, projectleider BTB

'Telematica is afstandscommunicatie waarbij computers, gegevensbestanden en ook multimedia een centrale rol spelen', vermeldt het ICT Zakboekje. De meeste varende computergebruikers zullen deze omschrijving wel herkennen. Communicatie is het sleutelwoord; iedere binnenvaartonderneming is onderdeel van verschillende sociaal-economische netwerken en heeft talloze verbindingen met anderen.

Steeds vaker speelt Internet hierbij een rol, ook al is het 'maar' met e-mail. De afgelopen tien jaar heeft er een stille revolutie plaatsgevonden. De meeste schepen zijn geen varende eilanden meer en hebben een elektronisch lijntje met de wal. Dat lijntje is nog niet dik genoeg, want internetten aan boord gaat nog niet zo soepel. Betrouwbare, betaalbare breedbandige mobiele verbinding is dan ook een van de dingen waar Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) zich voor inzet.

Geen enkel bedrijf kan zonder Informatie en Communicatie Technologie (ICT); denk alleen maar aan de elektronische BTW-aangifte bij de Belastingdienst. En wie wil telebankieren nog missen? In toenemende mate willen onze logistieke en andere partners elektronisch informatie uitwisselen. Het varende bedrijfsleven moet zich steeds opnieuw instellen op een veranderende buitenwereld die snelle (internet-)communicatie heel normaal vindt. Om ondernemers en belangenhartigers in de binnenvaart hierbij te ondersteunen is in 1997 het Bureau Telematica Binnenvaart in het leven geroepen.

■ Zelfstandig

Het is opgericht onder de vleugels van de toenmalige koepel Binnenvaart Nederland (BN). Na de transformatie van BN in het Branche Overleg Binnen-

vaart werd BTB organisatorisch ondergebracht bij Koninklijke Schuttevaer. Sinds 2001 is (Stichting) Bureau Telematica Binnenvaart zelfstandig.

BTB treedt op namens de gehele binnenvaartbranche in alle zaken die te maken hebben met ICT. Varende ondernemer Ronald Versloot (mts Commander) belichaamt als voorzitter van de Stuurgroep Telematica en lid van Kantoor Binnenvaart, CBRB en Koninklijke Schuttevaer de invloed die de varende praktijk moet hebben op de activiteiten van BTB. De stuurgroep houdt het bureau zagezgd op koers. Het uitzetten hiervan gebeurt in het Branche Overleg Binnenvaart. Naast varende ondernemers en branchevertegenwoordigers hebben ook enkele ICT-experts van buiten zitting in de SGT. Er is eveneens voorzien in vertegenwoordiging van het ministerie van V&W en opleiders in de binnenvaart.

BTB is er voor individuele binnenvaartondernemers, binnenvaartorganisaties en marktpartijen. Het bureau geeft adviezen en informatie over investeren in automatisering, mobiele datacommunicatie en het uitbreiden van kennis rond PC-gebruik aan boord van schepen en in binnenvaartondernemingen. Dat betekent voorlichting, lobby en onderzoek, vaak in de vorm van projecten. Momenteel heeft BTB opdracht om de implementatie van River Information

Services (RIS) in Nederland te ondersteunen en gestalte te geven, samen met Rijkswaterstaat. Daarnaast volgt Bureau Telematica Binnenvaart de vorderingen en trends op ICT-gebied, waarmee brancheorganisaties en ondernemers ook op langere termijn telematicabeleid kunnen ontwikkelen voor de sector of hun eigen bedrijf.

■ Specialistische markt

De binnenvaart biedt een relatief beperkte en specialistische markt voor ICT. Software voor onze sector wordt meestal door kleinere bedrijven ontwikkeld en onderhouden. BTB wil voorkomen dat het marktaanbod versnipperd en stimuleert samenwerking en bundelen van krachten van leveranciers en ontwikkelaars. Dit bereik je door standaardisatie en integratie van softwaretoepassingen en ICT-diensten, zodat je gegevens maar een keer hoeft in te typen en in verschillende programma's kunt gebruiken, bijvoorbeeld.

Sinds afgelopen zomer is het team van BTB uitgebreid met beleidsmanager Henk van Laar en managementassistente Vivienne Neeleman. Samen met projectleider Nick van Haag en directeur Kees de Vries gaan zij er voor zorgen dat u meer van BTB zult horen. Aanvullende informatie vindt u op onze geheel vernieuwde website <http://www.binnenvaart.org>



Het BTB-team vlnr Nick van Haag, Vivienne Neeleman en Henk van Laar.

Binnenvaart behoorlijk in

Ook kleinere tonnages in de plus

door Jan Kruisinga

Zonder overmoedigheid te zijn kan geconstateerd worden dat de binnenvaart op het ogenblik een positieve ontwikkeling doormaakt. Containervervoer is een aansprekend voorbeeld, maar ook het bulkvervoer van erts en kolen stijgt. Ook in de kleinere tonnages zit een sterke financiële verbetering door toename van de vraag.

Dit laatste komt deels door afname van scheepsruimte onder de 1500 ton, wat een structureel gebrek in sommige vaargebieden veroorzaakt. Overigens speelt ook het ontbreken van voldoende retourlading mee bij de grotere vraag in die categorie.

Op dit moment zijn de aanschafprijzen van kleinere schepen laag. Voor de huidige eigenaren is dat beslist een zure appel, gelet op de forse waardevermindering die heeft plaatsgevonden. Voor een aspirant-koper daarentegen zijn dit nu juist de momenten om geïnteresseerd te raken.

Oorzaken groei (onder meer) door:

- een forse wereldwijde economische groei
- een aanzienlijke toename van container- en bulkvervoer
- toenemende verkeersdruk en congestie op de weg
- vervoerszekerheid en betrouwbaarheid

Enkele gevolgen:

- meer vraag naar scheepsruimte
- algemene verbetering vervoer binnenland, Noord-Duitsland en België
- sterke verbetering resultaten kleinere tonnages naar Zuid-Duitsland
- vrachtprijzen die normale afschrijving van schip/bedrijf mogelijk maken
- een stevige orderportefeuille bij de werven voor nieuwbouw

■ Rugwind

De sector moet gebruik maken van deze economische rugwind. Daarmee

is er een uitgelezen mogelijkheid om nog meer bekendheid te geven aan de potentie van de binnenvaart, zodat meer ondernemers in deze bedrijfstak een toekomst zien, die bedrijfseconomisch perspectief biedt.

Overheid en verladers moeten zich wel realiseren, dat ondanks de vervoersgroei, de vaarwegen nog steeds niet optimaal benut kunnen worden ten gevolge van achterstallig en minimaal onderhoud. Op het gebied van overslag en voor- en natransport is ook nog veel logistieke winst te halen. Een minpunt is dat de verouderde laad- en lostijden en overliggelden al jaren niet meer aan de realiteit voldoen. Dat drukt op een kostendekkende exploitatie.



de lift

In Nederland heeft de binnenvaart de afgelopen jaren sterk vernieuwd en geïnnoveerd, een doorlopend proces waar de hele sector belang bij heeft. Daarom is het noodzakelijk technische achterstanden binnen de sector te voorkomen en weg te werken. Als gehele sector moeten we concurreren, niet alleen als individueel ondernemer. Brussel hebben we mee, laten we daar gebruik van maken.



Belgie mikt ook op modernisering vloot

Geïnspireerd door Nederlands en Duits voorbeeld, bereidt de Belgische transportminister een fiscale maatregel voor, die is gericht op het stimuleren van de vlootmodernisering en tegengaan van congestie.

De boekwaarde, die scheepseigenaren realiseren bij verkoop van hun schip, zal buiten beschouwing worden gelaten als ze investeren in een nieuwer en milieuvriendelijker schip. Deze fiscale stimulans is alleen van toepassing op nieuwere schepen, die voldoen aan een aantal ecologische criteria. Gelijktijdig moet de binnenvaartwet van 1935 worden vervangen door een nieuwe en transparante wet, die 24-uurs economie op het water mogelijk moet maken.

Transportministers en EP steunen ambitieuzere binnenvaartpolitiek in EU

Op een pan-Europese conferentie in Boekarest hebben transportministers en regeringsvertegenwoordigers van de EU, Roemenië en Bulgarije kortgeleden verklaard het plan van de Europese Commissie het binnenvaartvervoer op pan-Europese basis te promoten, volledig te steunen.

In het bijzonder werd in de verklaring het belang van de harmonisatie van wettelijke kaders benadrukt, de invoering van het verkeersmanagementsysteem (RIS) en de instelling van een gestructureerde dialoog voor de ontwikkeling van vaarweginfrastructuur.

In Brussel heeft het transportcomité van het Europese Parlement unaniem

een resolutie aangenomen, die oproept tot een ambitieuzer binnenvaartprogramma. Benadrukt wordt dat prioriteit gegeven moet worden aan de invoering van het NAIADES-programma, de vorming van een Europees vaarweginnovatiefonds voor het goederenvervoer, een verschuiving van spoor- en wegprojecten en de implementatie van een Europa-breed verkeersmanagementsysteem (RIS). Het EP heeft de Commissie ook gevraagd te luisteren naar de sector, die vraagt om een versnelde invoering van laagzwavelige brandstof.

We hebben de wind en ook de politiek mee. Beide willen nog wel eens draaien..., maar wie sturen kan, zeilt bij elke wind.

Olieprijs moeilijk te voorspellen

In Nieuwsblad Transport van februari 2004 stond een prognose over de olieprijs op de wereldmarkt. In zes jaar tijd zou de Russische olie-export naar verwachting verdubbelen naar 7,2 miljoen vaten. De olieprijs zouden dan terugvallen naar 20 dollar per vat en tot 2015 op dat niveau blijven.

In 1998 kostte een vat olie 13 dollar, in 2000 was dat verdubbeld tot 28 dollar. In 2003 was de prijs gedaald naar 23 dollar. Inmiddels weten we dat voor een vat ruwe olie dit jaar enige tijd zelfs 300 tot 400% meer betaald werd dan de prognose liet zien.

Dit is een duidelijk voorbeeld dat voorspellingen bij het maken van toekomstplannen met de nodige reserves beoordeeld moeten worden. Gelukkig hebben veel binnenvaartondernemers in hun contracten gasolieclausules opgenomen. Daarna blijven nog genoeg onzekere factoren over. (JK)

A d v e r t e n t i e

Overgangsbepalingen na 2015

door Jan Krusinga.

Om de eventuele kosten zoveel mogelijk over een aantal jaren te kunnen verdelen hierbij een overzicht van de overzichtsbeoordelingen waaraan voldaan

moet worden bij certificeringsvernieuwing na 1 januari 2015. Eerder al publiceerden we de lijst vanaf 2010 zodat er een compleet overzicht is.

Alles is ook na te lezen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR).

Noodzakelijke voorzieningen mogen niet voor het aanvaringsschot zitten (art.3.03, lid 2).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 01.01.2015.
Twee van elkaar onafhankelijke stuursystemen, niet nodig indien het vaartuig met een ander stuursysteem manoeuvreerbaar blijft (art. 6.06 lid 1).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 01.01. 2015.
Eisen aan elektronische installaties (art. 6.08 lid 1) volgens art 9.20. Dit heeft betrekking op apparatuur die aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen, zoals min. en max. temperatuur, frequenties enz.	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 01.01. 2015.
Vrij uitzicht in de zichtas van de roerganger(art.7.02, lid 3 tweede alinea) geen vensterstijlen, steunen of opbouwen in het zicht.	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 01.01. 2015.
Alleen verbrandingsmotoren waarvan het vlampunt boven 55 ^o C ligt (art. 8.01, lid 3).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Doorvoeringen van assen van de voortstuwinginstallaties (art. 8.03, lid 5).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Brandstoftanks van staal (art.8.05, lid 1).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Bediening vanaf het dek van afsluitinrichtingen van de tank (art. 8.05, lid 7). Geldt niet voor brandstoftanks die rechtstreeks aan de motor zijn gebouwd	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Controle van de vulstand van alle aandrijvingsmotoren die voor de vaart noodzakelijk zijn. (art. 8.05 lid 13). Het z.g.n. niveau alarm.	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Geluidsgrens van stilliggende vaartuigen van 65 dba. op een afstand van 25 m. (art. 8.08, lid 3).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigde deeltjes door dieselmotoren (hoofdstuk 8a).	Niet voor motoren die voor 1.1.2003 ingebouwd waren en niet voor vervangingsmotoren die tot en met 31.12.2011 aanboord van schepen, die op 1.1.2002 in bedrijf waren, geïnstalleerd worden.
Doorsnede van de aardleiding (art.9.05 lid 4).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Directe voeding vanaf het hoofdschakelbord van verbruikers die voor de voortstuwing en het manoeuvreren noodzakelijk zijn. (art. 9.12 lid 2 onder d).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Tweede stroomkring, voor ruimten waar koelmachines, hydr. inrichtingen of elektromotoren zijn geplaatst (art. 9.16 lid 3 tweede zin).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Alarm- en beveiligingssysteem voor werkbouwkundige inrichtingen (art. 9.19).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Toepassing Europese norm voor bijboten. Norm. EN 1914: 1997 (art. 10.04).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Voorzieningen aan dek, gangboord, werkplekken, waarbij de valhoogte meer dan 1 m. is moeten een voorziening hebben van 70 cm. hoog (art. 11.02, lid 4).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Kranen dienen een fabriekslabel te hebben, max. toelaatbaar gewicht, bescheiden aan boord (art. 11.12, lid 2 t/m 6 en lid 8 t/m 10).	N.V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Schepen die een kiel van 1 april 1976 of daarvoor hebben.	
Ten hoogste toegelaten niveau van de geluidsdruk (art. 3.04 lid 7).	Bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Veiligheidsafstand vrijboord, openingen moeten 50 cm. boven de grootste inzinking zijn (art. 4.01, lid 2, art. 4.02, en 4.03).	Bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip (art.7.01, lid 2).	V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Minimale capaciteit en diameter van de lensleidingen (art. 8.06, lid 3 en 4).	Bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Door een varend schip voortgebracht geluid, max op 25 m. 75 dba (art. 8.08, lid 2)	V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Eisen aan elektrische installaties, (door commissie van deskundigen gekeurde tekeningen) (art.9.01, art. 9.03, art. 9.06, art. 9.10, art 9.11, lid 2, art. 9.12, art.9.14, art. 9.15, art. 9.17)	V.O., uiterlijk bij verlenging cvo na 1.01.2015.
Geluidshinder en trillingen in de verblijven, woningen max. 70 dba en slaapruidten bij hogere exploitatie dan A I max. 60 dba. (art.12.02, lid 5).	Bij verlenging cvo na 1.01.2015.

In de tabel betekent N.V.O. N=nieuw, V=verbouw, O=ombouw. Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn dan wordt dit niet beschouwd als vervanging.

Ondernemen is vooruitzien

door mr. Ynke Ooykaas, Van Dijk advocaten



Op basis van ervaringen blijkt dat veel ondernemers druk bezig zijn met het

hier en nu en weinig tijd en aandacht schenken aan later. Toch is het goed ondernemerschap om eens stil te staan bij wat er kan gebeuren met het bedrijf indien de ondernemer komt te overlijden. Bijvoorbeeld: wat betekent het wettelijk erfrecht, dat geldt als er geen testament is opgemaakt.

Per 1 januari 2003 is het nieuwe erfrecht in werking getreden. Voor een ondernemer zonder testament maar met een bedrijf houdt dit in dat zijn nalatenschap (het bedrijf) bij zijn overlijden in eerste instantie naar zijn echtgenote/geregistreerd partner gaat. Eventuele kinderen krijgen hun erfdeel in de vorm van een geldvordering op de echtgenote/geregistreerd partner. De kinderen kunnen deze geldvordering pas opeisen na het overlijden van de langstlevende. Dit kan problemen opleveren in die gevallen waarin niet de echtgenote/geregistreerd partner maar een van de kinderen het bedrijf wil voortzetten.

Vanaf 1 januari 2003 kan ieder (stief) kind dat meent dat hij, dan wel zijn echtgenoot, bedrijfsopvolger is aan de kantonrechter verzoeken dat de andere erfgenamen die bedrijfsgoederen hebben verkregen, deze aan hem (dan wel aan zijn echtgenoot) over te dragen tegen een redelijke prijs. Voor de beantwoording van de vraag wie als bedrijfsopvolger kan worden gezien, is de feitelijke situatie beslissend. Indien er meerdere personen zijn die aanspraak maken op bedrijfsopvolging en de feiten onvoldoende uitsluitel geven, zal de kantonrechter aan de hand van alle relevante feiten en omstandigheden uiteindelijk de knoop doorhakken en één bedrijfsopvolger aanwijzen.

■ Reële vergoeding

Het is de bedoeling dat de bedrijfsopvolger het bedrijf gaat voortzetten en dat de werkgelegenheid behouden blijft.

De andere erfgenamen krijgen bij voortzetting van het bedrijf door de bedrijfsopvolger een reële vergoeding uitgekeerd. Die heeft betrekking op feitelijke mogelijkheden, die het bedrijf en de bedrijfsopvolger hebben om de vergoeding te voldoen. De reële vergoeding is dus niet persé gelijk aan de waarde van het bedrijf of de bedrijfsgoederen in het economisch verkeer.

Bij de beoordeling van het verzoek zal de kantonrechter een afweging maken tussen de belangen van de bedrijfsopvolger en de belangen van de overige erfgenamen (boek 4, artikel 38 van het Burgerlijk Wetboek, hierna BW). Op grond van boek 4 artikel 38 lid 4 BW dient een dergelijk verzoek tot overdracht tegen een redelijke prijs binnen één jaar na overlijden van de erflater (degene die de erfenis nalaat) bij de kantonrechter te worden ingediend.

■ Let op bij BV

Op het moment dat het bedrijf een BV is, dient men te letten op het volgende. Indien iemand als erflater zijn bedrijf wil overdoen aan zijn bedrijfsopvolger, moet de bedrijfsopvolger medebestuurder zijn in de rechtspersoon die de feitelijke werkzaamheden uitvoert. Hierbij geldt dat degene die de aandelen op basis van deze regeling overgedragen wenst te krijgen, bestuurder moet zijn op het moment van overlijden van de erflater. Ook moet de erflater samen met de medebestuurder(s) meer dan de helft van de aandelen bezitten. De statuten van de BV kunnen een dergelijke overdracht verhinderen. In dit kader is het niet mogelijk om te werken met gecertificeerde aandelen. (als er alleen gecertificeerde aandelen zijn in handen van de bedrijfsopvolger, kan deze geen beroep doen op overdracht van de overige aandelen tegen een reële prijs op grond van boek 4, art. 38 BW).

■ Opgvolging per testament

Het erfrecht biedt goede mogelijkheden om bedrijfsopvolging goed te regelen.

De eigenaar van een bedrijf kan in zijn testament vastleggen dat een bepaald persoon als bedrijfsopvolger de bedrijfsgoederen verkrijgt en dat die persoon als bedrijfsopvolger verplicht is de waarde van het bedrijf aan de (andere) erfgenamen te vergoeden. Zo hoeft de continuïteit van het bedrijf niet in gevaar te komen en komen de (andere) erfgenamen niets tekort.

Dit geldt eens te meer nu de erflater in het testament de mogelijkheid heeft om te bepalen dat de vergoeding, die de bedrijfsopvolger, aan de (andere) erfgenamen dient te voldoen, in termijnen zal kunnen worden betaald (boek 4 artikel 74 juncto boek 4 artikel 5 BW) als de voortzetting van het bedrijf door directe uitbetaling in één keer in belangrijke mate zou worden bemoeilijkt. Het voortbestaan van de onderneming is daardoor nog meer gewaarborgd. Let op: of het voortbestaan van de onderneming door betaling in termijnen in gevaar komt, wordt bepaald op het moment van overlijden van de erflater en niet op het moment van het opmaken van het testament.

In ieder geval is het goed om belangrijke zaken als bedrijfsopvolging bij leven te regelen.

TopTip

CURSUSSEN - Vanaf 1 december 2006 mogen opleiders geen btw meer heffen over cursussen en beroepsopleidingen. Er blijft nog wel een overgangsregeling van maximaal een jaar tot december 2007 voor opleidingscontracten die voor 1 december van dit jaar zijn afgesloten. Daarna is elke opleidingsvorm definitief vrijgesteld van btw.

Getouwtrek op de Main

door Gerard Kester.

Sinds een paar weken hebben de sluismeesters op de Main van hun grote baas in Würzburg nu echt de opdracht gekregen om dat te doen wat feitelijk al regel was: er wordt pas geschut als de schepen daadwerkelijk in de sluis hebben vastgemaakt. Het heeft geleid tot een regen van klachten.

Iemand die de situatie op de Main niet kent, zou direct zeggen dat dat logisch is, maar er was natuurlijk een goede reden waarom dat vastmaken in de praktijk niet gebeurde en de sluismeesters daar geen punt van maakten. Op standje 'snel schutten' gaat het

namelijk zo te keer in de sluis dat de normale touwen daar niet tegen opgewassen zijn. Zonder touwen ging dat prima, het schip ging vooruit en achteruit, maar de schippers konden dat uitstekend beheersen en eigenlijk ging er nooit wat fout.

Vanwege de veiligheid moet het WSA in Würzburg deze beslissing genomen hebben, maar in feite creëert men nu uitermate onveilige situaties. Het is levensgevaarlijk om bij je touwen te blijven staan, want je zult het touw-werk maar om je oren krijgen. Je kunt er ook niet bij blijven staan omdat je

door de grote kans op breken van de trossen in de stuurhut moet zijn om je schip in bedwang te kunnen houden.

Onwerkbaar en onveilig, dat is de huidige situatie. We hadden recent contact met Pierre Verberght, die in Würzburg was om te trachten de verantwoordelijke man te pakken te krijgen. Ook belde er een schipper, die in Steinbach en Himmelstadt door zijn touwen was gegaan. En hij was niet de enige, zei hij, 'want de sluizen liggen vol met stukken touw.'

Het besluit moet dus snel teruggedraaid worden.

Fiscale impuls liegt er niet om

door Wim Onderdelinden, directeur ABRI

In het wetsvoorstel 'Werken aan winst' heeft de regering een aantal positieve voornemens neergelegd die er voor (binnenvaart)ondernemers niet om liegen. De meest in het oog springende is de nieuwe MKB-winstvrijstelling van 10 %.

Dit houdt in dat, alvorens het belastbaar inkomen wordt vastgesteld, er een deel (10 %) van de winst uit de belaste sfeer mag worden getrokken.

Dus naast de bekende aftrekposten zoals zelfstandigenaftrek, startersaftrek, meewerkaftrek, oudedagsreserve, giften, buitengewone uitgaven (ziektekosten e.d.), lijfrentes, diverse vormen van investeringsaftrekken, ongevallen/arbeidsongeschiktheidsverzekeringen, mag 10 % van de winst uit onderneming worden geëlimineerd.

Voorbeeld	man	vrouw
Winst uit onderneming	€ 50.000	€ 50.000
MKB-vrijstelling	€ 5.000	€ 5.000
	€ 45.000	€ 45.000
Minus bovengenoemde aftrekposten	€	€

Rekening houdende met een tarief inkomstenbelasting van 42 % spreken we in dit voorbeeld over een nieuw voordeel van 42 % van $(2 \times € 5.000,-) = € 4.200,-$ (baar geld !). Voorwaar een opsteker !

In de komende periode zal ik nog ingaan op andere genoemde aspecten (behorende bij 'Werken aan winst')

- verlaging dividendbelasting
- afschrijving op vaste activa
- wijziging van verrekeningen van negatieve inkomens.

De vennootschapsbelastingtarieven zullen, indien de voorstellen erdoor komen, ook worden aangepast.

Onderstaande tarieven:

	2004	2005	2006	2007
	%	%	%	%
Algemeen tarief	34,5	31,5	29,6	25,5
MKB-tarief (winst tot € 22.689)	29,0	27,0	25,5	--
Nieuwe 1e MKB-schijf (winst tot € 25.000)	--	--	--	20,0
Nieuwe 2e MKB-schijf (winst tussen € 25.000 en € 60.000)	--	--	--	23,5

De hoop en de verwachting is dat, ondanks het recent aantreden van een nieuwe regering en ondanks de aanstaande verkiezingen, de gewenste datum van 1 januari aanstaande zal worden gehaald

Nieuwe kijk op binnenvaar

'We hebben de zaak fors op de kop gezet'

door Johan Salverda

Bijna anderhalf jaar geleden - in juli 2005 om precies te zijn - heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de uitvoering van de binnenvaartexamens en de uitgifte van de vaarbewijzen ondergebracht bij CCV. Waar die afkorting voor staat, weet bijna niemand (meer). Is ook niet belangrijk. Wel van belang is te weten dat CCV een divisie is van het CBR, ofwel het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. De divisie opereert als 'merknaam' en neemt jaarlijks ongeveer 150.000 examens af van beroepschauffeurs, logistiek medewerkers en sinds 'kort' dus ook van mensen die verder willen in de binnenvaart. Het komende jaar gaat er voor die laatste categorie het nodige veranderen.

'We hebben de zaak fors op de kop gezet', zegt hoofd Ad Philipsen van de divisie CCV van het CBR. Het ging daarbij om het integreren van processen, zoals dat zo fraai heet, puur gericht op het voordeel van de klant. De grote organisatie van het CBR is daarbij onmiskenbaar

een voordeel, al zou het alleen maar gaan om de examenlocaties. Daarvan zijn er meer beschikbaar dan in de oude situatie het geval was. Dat betekent dat er vaker en op meer plaatsen examen kan worden gedaan.

■ Niet duurder

Daarnaast is de tariefstructuur aangepast en doorzichtiger gemaakt. Dit betekent dat alles duurder wordt? 'Nee', zegt Philipsen. 'Dat is zeker niet het geval. Sterker nog, in sommige gevallen vallen de examenkosten zelfs lager uit.' In de nieuwe situatie betalen de examenkandidaten namelijk niet meer per diploma maar per examenonderdeel. Dat betekent bijvoorbeeld dat het behalen van een tweede schippersdiploma beduidend goedkoper wordt. Kandidaten hoeven namelijk niet te betalen voor de examenonderdelen, die ze al behaald hebben voor het eerste schippersdiploma. Een voorbeeld: een kandidaat is in het bezit van het diploma Alle Binnenvaarten en wil het diploma Ondernemer Binnenvaart halen. Hij hoeft hiervoor maar één examen te doen. De kosten daarvan in 2006 bedragen 157,45 euro. In 2007 is dat 31,50 euro.

De aanpassing van de tariefstructuur - in overleg met het ministerie - is beslist niet bedoeld als 'geldklopperij', zo bezweert Philipsen. Integendeel. 'Het wordt juist transparanter. Voor het gros van de kandidaten wordt het zoals gezegd zelfs goedkoper.'

Waar en wanneer?

De binnenvaartexamens worden op vier locaties gehouden en vele malen per jaar. Het aanvragen van de examens wordt eenvoudiger. Kandidaten kunnen de aanvraagformulieren namelijk direct van de website (www.cbr.nl) downloaden, uitprinten en invullen. De schriftelijke examens worden gehouden in Assen op de maandagen 22 januari, 26 februari, 26 maart, 23 april, 21 mei en 25 juni; in Dordrecht op de donderdagen 18 januari, 1 februari, 22 februari, 1 maart, 22 maart, 5 april, 26 april, 3 mei, 24 mei, 7 juni en 21 juni; in Utrecht op de vrijdagen 26 januari, 16 februari, 16 maart, 20 april, 11 mei en 15 juni. De mondelinge examens navigatie 1 en 2 worden gehouden in Rotterdam op dinsdag 9 januari, donderdag 25 januari, de dinsdagen 13 februari, 20 februari en 13 maart, donderdag 29 maart, dinsdag 3 april, donderdag 19 april, maandag 14 mei en de dinsdagen 22 mei, 12 juni en 19 juni.



Hoofd Ad Philipsen van CCV: 'Een nieuwe tak van sport.'

De examinering was in de oude situatie weliswaar verliesgevend, maar de grotere organisatie van CCV, als onderdeel van het CBR, en de daaruit voortvloeiende synergie-effecten leiden tot kostenbesparingen. Ook worden sommige monde-



Aspirant-Schipper vervangt 'voorschot'

Iedereen die vanaf 2007 slaagt voor alle schriftelijke examens voor het schippersdiploma, ontvangt het diploma Aspirant-Schipper Binnenvaart. Daarmee heeft hij of zij onbeperkt vrijstelling voor de schriftelijke examens van het later te behalen diploma Schipper Binnenvaart. Het nieuwe Aspirant-diploma vervangt het zogenaamde 'voorschottraject'. CCV schaft dit traject met ingang van 1 januari aanstaande af. Vanaf die datum zijn de uitslagen van alle schippersexamens twee jaar geldig. Nu zijn de examens in het voorschottraject nog vijf jaar geldig. Voor kandidaten die voor 1 januari aanstaande zijn geslaagd voor voorschotexamens geldt een overgangsregeling. De uitslagen van deze examens blijven vijf jaar geldig.

CCV bedenkt dit overigens niet allemaal zelf. 'Binnenvaartexamens waren toen we er aan begonnen, voor ons een geheel nieuwe tak van sport', aldus Philipsen. 'Een sprong in het diepe zelfs.'

■ Warme ontvangst

Hij is dan ook bijzonder ingenomen met de ontvangst door de bedrijfstak binnenvaart. 'We zijn heel warm binnengehaald. Een grote pluim daarvoor. Het heeft ons er doorheen gesleept. We hebben dan ook - in goed overleg met de branche - een aantal zaken in gang gezet. Tot nu toe gaat het goed, al realiseren we ons zeer wel dat er best nog lastige dossiers zullen opduiken.' Het overleg met de binnenvaart wordt geformaliseerd. 'We hechten daar zeer aan.'

■ 4500 examens

Jaarlijks neemt CCV ongeveer 4500 examens voor de binnenvaart af (2500 kandidaten) en geeft rond de 8000 vaarbewijzen af. De examens zijn deels schriftelijk en deels mondeling. Dat laatste gold ondermeer voor het onderdeel Kennis van de Rijn. Dat is inmiddels

omgezet in schriftelijke examens.

Dit brengt met zich mee dat het College van Deskundigen Rijnzones heeft moeten vaststellen, want anders zouden er oneindig veel examens nodig zijn. Kandidaten kunnen straks, naast een algemeen deel, over zeven verschillende Rijnzones een examen afleggen. Soms behandelt dit examen meer stof dan voor het gewenste Rijnpatent noodzakelijk is.

De Rijnpatenten worden nog steeds afgegeven tot de kilometerraai, waarop de vaartijd betrekking heeft. Voor de kandidaten is het voordeel echter dat voor een uitbreiding van het Rijnpatent geen extra examen nodig is als de uitbreiding al in het examen zat. De verplichte vaartijd voor het deel van de Rijn waarvoor het patent nodig is, wordt gecontroleerd bij de aanvraag van het patent.

Voor meer informatie:

Tel. 070-3720580.

E-mail: ccv.binnenvaart@cbr.nl

linge examens vervangen door schriftelijke. Dat bespaart ook. De binnenvaartexamens leveren op jaarbasis ongeveer een kleine zes ton euro aan omzet op. 'We spelen ongeveer quitte. Winst is bij ons geen doel. Kwaliteit wel.'

A d v e r t e n t i e

Winterklaar voor Autobahn

Binnenvaartondernemers maken veel kilometers, niet alleen op het water. Een reisje Mannheim of Basel genereert vaak een dubbel aantal autokilometers met het halen en brengen van de kinderen of het wisselen van bemanning. Daarom een korte blik op recente veranderingen in de Duitse verkeerswetgeving. Sinds mei 2006 is op het gebied van uitrusting en verkeersregels een aantal zaken stevig aangehouden. De auto moet 'winterhard' zijn en verkeersovertredingen - snelheid en afstand - worden strenger bestraft.

De Duitse wetgever stelt - in tegenstelling tot wat velen denken - winterbanden niet verplicht, maar schrijft wel voor dat de uitrusting van een auto aan de weersomstandigheden aangepast moet zijn. Dat betekent dat bij plotseling intredende winterse weersomstandigheden met ongeschikte banden - lees zomerbanden - niet verder gereden mag worden. Overtreding kost 20 euro en als een andere verkeersdeelnemer daardoor gehinderd wordt, zelfs 40 euro en een punt in het 'zondarenregister' in Flensburg.

■ ○ bis ○

Als vuistregel wordt aangeraden om van oktober tot Pasen (Oktober bis Ostern) winterbanden te monteren. Sommige Duitse organisaties adviseren de 7-graden regel; zakt de temperatuur daaronder, ga dan over op winterbanden. 'All season' banden mogen ook, maar blijken over het algemeen minder geschikt voor sneeuw en ijs. Vraag advies aan uw garage of kijk bij vergelijkende bandentests van bijv. ADAC of ANWB.

Minimum profieldiepte in Duitsland is 1,6 mm, maar de ADAC adviseert 4 mm als minimum om de banden voldoende zelfreinigend vermogen over te laten houden. (NB. In Oostenrijk wordt een winterband met minder dan 4 mm profiel als zomerband beschouwd.) Houdt er rekening mee dat winterbanden op een droge weg een wat langere remweg hebben dan zomerbanden.

Het ruitensproeiersysteem moet zijn voorzien van antivries. Dat klinkt logisch, maar als door een onvoorziene nachtvorst (kan ook nog in mei) de ruitensproeier is bevroren, kan dat geld kosten als u wordt gesnapt met vuile ruiten. Verzekeraars kunnen overigens ook moeilijk gaan doen als bij een ongeval sprake is van een van bovengenoemde feiten, ook al heeft u er geen schuld aan.

■ Afstand en gordels

Klevers (Drängler) moeten rekening houden met hogere boetes. Wie gesnapt wordt bij een snelheid tussen 80 en 100 km/uur en minder dan 16 tot 20 meter afstand houdt tot zijn voorligger, moet rekenen op 60 euro boete. De hoogste boete bij te weinig afstand (minder dan 6 m) is 250 euro en 3 maanden rijverbod. De hardrijders (Raser) worden ook aangepakt. Een overschrijding van de maximumsnelheid van 20 tot 30 km/uur levert naast een boete gauw 1 tot 3 punten op.

- Voor alle automobilisten geldt dat niet meer passagiers meegenomen mogen worden dan er veiligheidsgordels zijn.
- De brandblusser moet volgens voor-

- schriften onderhouden zijn of voorzien van een keuringscertificaat op straffe van 15 euro en een punt.
- In een tunnel rijden zonder dimlicht kost 10 euro.
- Keren in een tunnel - levensgevaarlijk trouwens - kost 40 euro en een punt in Flensburg.
- Ten onrechte stoppen of parkeren in een 'Nothaltebucht' kost 20 resp. 25 euro.

■ Puntensysteem

Duitsland heeft een registratiesysteem van verkeerszondaars in Flensburg. Bij ernstige overtredingen worden bovenop de boete één of meer punten uitgedeeld. Bij meer dan 8 punten komt een waarschuwing en een uitnodiging voor een verkeerscursus, verplicht bij 14 punten. Bij meer dan 18 punten wordt het rijbewijs ingetrokken. Dat kan pas worden teruggekregen na een cursus en een examen, in Duitsland gevreesd als de zogenaamde 'Idiotentest'. In de regel geldt dat een boete van 40 euro één punt oplevert. Ook van buitenlanders worden de punten geregistreerd en bij voldoende 'resultaat' volgt de uitnodiging.

info www.adac.de en www.kba.de

Amsterdam heeft één servicenummer

De gemeente Amsterdam heeft sinds 9 oktober 2006 één servicenummer voor al uw vragen aan de gemeente. Bel Antwoord 14 020, bereikbaar tussen 08.00 en 18.00 uur tegen lokaal tarief. Een van de medewerkers van het gemeentelijke callcenter staat u dan te woord. In de meeste gevallen kunnen zij u direct helpen. Als de vraag heel specifiek is, dan wordt u alsnog doorverbonden met de Dienst Binnenwaterbeheer. U kunt voor specifieke vragen ook rechtstreeks bellen tijdens een van de spreekuren.

Amsterdam hoopt met Antwoord de dienstverlening naar de burger nog verder te verbeteren. Met het invoeren van het servicenummer 14 020 geeft de gemeente Amsterdam bijna altijd meteen antwoord op uw vragen. U krijgt ook antwoord op uw vragen via de website van de gemeente Amsterdam: www.amsterdam.nl

Met een uitgebreide zoekfunctie vindt u op nagenoeg al uw vragen het antwoord. Het antwoord niet gevonden? Dan kunt u uw vraag hier ook per e-mail stellen.

Verhalen en kosten grijs gebied

door Gerard Kester

Regelmatig krijgen wij telefoontjes van onze leden over verhalen en de vergoedingen daarvoor. Even van de boot af, even naar de andere kant, kun je nog een partijtje laden in de Waalhaven, afijn, u kent het wel. Kan ik daar een vergoeding voor vragen en wat zou dat dan moeten zijn?

Op die eerste vraag is het antwoord eenvoudig te geven. Voor alles wat u meer moet doen dan in het charter is overeengekomen, kunt u een vergoeding vragen. Denk maar aan de werf; meerwerk moet u daar ook betalen.

Voor wat betreft de vergoeding hadden wij vroeger in het beursreglement een systeem gebaseerd op de vaarkosten per uur voor de verschillende tonnageklassen. Daar lag ook een keurige kostprijsberekening van het NEA aan ten grondslag. De laatst gehanteerde dateert uit 1991 en was dus nog in gulden. Let wel dat dit allemaal officieel was en in een regeling door de minister vastgelegd.

Dat tabelletje van de vaarkosten uit 1991 zag er als volgt uit.

tonnage	gulden
- t/m 300	66
301 400	84
401 500	100
501 600	114
601 700	133
701 800	152
801 900	162
901 1000	180
1001 1100	198
1101 1200	216
1201 1300	234
1301 1400	252
1401 1500	270
1501 1750	294
1751 2000	335
2001 2250	348
2251 2500	385
2501 2750	415
2751 3000	450
3001 3250	470
3251 3500	510
3501 3750	540
3751 >	580

Volgens de kostprijsberekening uit 1991 kostte een uurtje varen voor een schip van 950 ton 180 gulden. Voor het verha-

len binnen een haven of van de boot naar de wal werd destijds een halfuur vaarkosten gerekend plus 25 gulden. Dat laatste was een opslag voor de werkzaamheden in verband met het ont- en afmeren. Voor dat schip van 950 ton kwam het verhaalbootje dus op 115 gulden.

Dat was 1991. Sinds die tijd zullen de kosten vast toegenomen zijn, al is het alleen maar door de inflatie. Die is overigens volgens de gegevens van Eurostat (het statistisch bureau van de EU) tot dit jaar bijna vijftig procent. Voor de rekenaars onder u geven wij ook de koers

Let zelf op verlopen ADNR!

De geldigheidstermijn van een ADNR-diploma is vijf jaar. Om verlenging te krijgen moet in het laatste jaar van de geldigheidstermijn verplicht een herhalingscursus worden gevolgd, anders verloopt het diploma. Opleidingsinstituten hebben in het verleden beloofd de cursist hierover tijdig in te seinen, maar er gaat nogal eens wat mis.

Dit overkwam een lid dat behoorlijk overrompeld was toen hij ontdekte dat zijn ADNR-basisdiploma sinds een week of drie was verlopen. Door het toenmalige KOFs, waar hij de cursus vijf jaar geleden had gevolgd, was hem meegedeeld dat hij aan het begin van het vijfde jaar bericht zou krijgen om op herhalingscursus te gaan. Dat bericht heeft hij echter nooit ontvangen, waardoor hij vergat tijdig op cursus te gaan. Volgens de strenge regels van het ADNR en het CCV moet hij opnieuw examen doen. Dat betekent een week naar school, in plaats van varen.

In eerste instantie ligt de verantwoordelijkheid voor verlengen van het diploma bij de schipper zelf, maar de belofte van vooraankondiging door opleidingsinstituten kan verwarrend werken. Een aantal collega's werd gevraagd naar hun ervaring en het bleek dat sommigen wel en anderen geen bericht hadden gekregen. Kantoor Binnenvaart heeft navraag gedaan bij de betreffende instanties, maar zowel het CCV als de opleidingsinstituten geven al langere tijd geen meldingen meer voor herhaling.

Voor alle duidelijkheid: het is dus raadzaam om zelf de geldigheidstermijn van uw diploma in de gaten te houden. Ga er niet klakkeloos vanuit dat u ingeseind wordt, want dan komt u van een koude kermis thuis. Kantoor Binnenvaart heeft inmiddels bij Verkeer en Waterstaat de vraag neergelegd of de bepaling met betrekking tot het acuut verlopen van het diploma versoepeld kan worden.

VRAAG EN ANTWOORD

Wij hebben de laatste jaren Tsjechische matrozen aan boord gehad. De procedure voor het aanvragen van tewerkstellingsvergunningen voor hen ken ik. Ik kan nu een Poolse matroos krijgen. Geldt voor hen hetzelfde?

Die is inderdaad hetzelfde. De procedure is gelijk voor alle werknemers uit de landen die per 1 mei 2004 tot de Unie zijn toegetreden zoals Tsjechen, Polen en Slowaken.

Overigens is de verwachting dat de tewerkstellingsvergunning voor werknemers uit die landen per 1 januari a.s. niet meer vereist zal zijn.

Ik heb een reis aangenomen om in België maïs te laden uit een zeebootje voor Duitsland. Nu is dat bootje vertraagd en wil men mij over een dag of vijf uit de silo laten laden. Kan dat zo maar, mij laten liggen voor dat Belgische liggeld?

Ja, helaas kan dat. Volgens de Belgische wet op de rivierbevrachting heeft men een laadtijd, vervolgens liggeld voor een periode gelijk aan de laadtijd en daarna overliggeld oftewel liggeld met vijftig procent verhoging. Pas na vijftien overligdagen heeft de vervoerder recht om de overeenkomst op te zeggen. Niet meer van deze tijd dus, zoals ook het niveau van het liggeld.

'Binnenvaart is wel veilig'

Branche-organisaties kritisch over Arbeidsinspectie

De branche-organisaties in de binnenvaart zijn onaangenaam verrast over de 'suggestieve toon en onjuiste bewoordingen' van het persbericht, waarin de Arbeidsinspectie stelt dat er 'meer aandacht nodig is voor veilig werken in de binnenvaart.' 'Wij betreuren ten zeerste dat de Arbeidsinspectie het vertrouwen dat we bij de opzet van het onderzoek hadden, zo heeft beschaadigd', reageren Kantoor Binnenvaart en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, temeer daar in de tankvaart nu eenzelfde project loopt.

Eerst de kant van de Arbeidsinspectie. Tijdens controles is gebleken dat minstens vier op de tien binnenschippers geen reddingsvest dragen tijdens risicovolle werkzaamheden. Verder laat het onderhoud van machines op de schepen nogal eens te wensen over en zijn veel schepen niet op een veilige manier toegankelijk.

■ Gevaren

De Arbeidsinspectie vindt dat er in de binnenvaart relatief veel dodelijke ongelukken gebeuren: 12 in de periode tussen 1997 en 2004. In acht daarvan was de oorzaak verdrinking. Ook in 2005 waren er twee ongelukken met dodelijke afloop, waarbij de slachtoffers in het water terecht kwamen. Reden voor de Arbeidsinspectie tussen juli en november 2005 in totaal 210 inspecties uit te voeren op binnenschepen. Bij een aantal daarvan (67) werkte de inspectie samen met de politie te water, die vooral lette op naleving van de vaar- en rusttijden van de bemanning en illegale arbeid. Er zijn totaal 137 waarschuwingen uitgedeeld aan 73 schippers met personeel. Van de 210 gecontroleerde schepen, waren 111 schippers zonder personeel of gezinsbedrijven. Voor hen gelden de meeste eisen van de Arboret niet. In die gevallen kan de inspectie ook geen waarschuwing of boete uitdelen.

De Arbeidsinspectie vindt dat er meer aandacht nodig is voor de gevaren van overboord vallen. Ruim 40 procent van de bemanningsleden gaf aan in gevaar-

lijke situaties geen reddingsvest te dragen. Op een kwart van de schepen was niet eens een reddingsvest aanwezig. Volgens de Arbeidsinspectie onderkennen veel schippers de risico's wel, maar vinden ze dat reddingsvesten het werk hinderen. De Arbeidsinspectie beveelt aan dat de sector gebruik maakt van speciale buitenwerkjassen met ingebouwd reddingsvest.

Bijna 30 procent van de waarschuwingen had betrekking op de toegang tot het schip. Vaak moesten bemanningsleden halsbrekende toeren uithalen om van de kade op het schip te komen of andersom. Bijvoorbeeld omdat de trappen aan de kade slecht onderhouden zijn of bijna niet te bereiken, of omdat leuningen van loopplanken ontbraken. 'Dit is overigens zowel een verantwoordelijkheid voor de binnenschippers als het havenbedrijf dat de kades beheert', aldus de Arbeidsinspectie, die vindt dat de binnenvaartsector overleg moet zoeken met havenbedrijven over het kadeonderhoud.

Een vijfde van de overtredingen betrof de veiligheid van machines. Bewegende delen waren bijvoorbeeld niet afgeschermd, waardoor het risico bestaat dat iemands hand ertussen komt. Ook waren bijvoorbeeld autokranen en koppellieren gebrekkig onderhouden. In een aantal gevallen ontbraken brandblussers of werden die gebruikt als kapstok.

De politie te water stelde vast dat ongeveer de helft van de gecontroleerde schippers zich niet hield aan de vaar- en rusttijden. Dit cijfer komt overeen met de controles die de politie door het jaar heen uitvoert. Op de schepen zijn geen illegale werknemers aangetroffen.

■ 'Pertinent onjuist'

De branche-organisaties in de binnenvaart zijn zoals gezegd zwaar teleurgesteld over de toonzetting van het persbericht van de Arbeidsinspectie. 'We vinden twee dodelijke ongevallen per jaar er twee teveel, maar de suggestie dat er in de binnenvaart relatief veel

dodelijke ongelukken gebeuren, is pertinent onjuist. Immers, afgezet tegen de andere vervoersmodaliteiten zijn de getallen zeer laag. Het wegvervoer kent bij gelijke vervoersprestatie ongeveer 60 doden per jaar en het spoor, dat ongeveer tien procent van de binnenvaart-hoeveelheid vervoert, ongeveer 20.'

Wat de reddingsvesten betreft, wijzen KB en het CBRB erop dat iedereen weet dat het verplicht is het schip met reddingsvesten uit te rusten. 'Er is echter geen plicht tot altijd dragen, maar alleen in situaties waarin het de veiligheid verhoogt. Het dragen is ter beoordeling van de werkgever en werknemer. Er zijn immers situaties waarin het dragen van een reddingsvest ongevalverhogend kan werken, bijvoorbeeld bij het werken tussen pijpleidingen of in kleine ruimtes.'

Toegang van de wal tot het schip is een verantwoordelijkheid van het walbedrijf, stellen de branche-organisaties. Kantoor Binnenvaart en het CBRB zijn dan ook uiterst verbaasd dat de Arbeidsinspectie de bal bij de binnenvaart legt en niet verbaliserend optreedt tegen de geconstateerde tekortkomingen. 'De boetes moeten dus worden opgelegd aan het wal- of havenbedrijf.'

De geconstateerde tekortkomingen betreffende bewegende delen, autokranen en koppellieren zijn regulier onmogelijk, stellen de organisaties. 'Deze kennen immers een jaarlijkse controle. Brandblussers worden tweejaarlijks gecontroleerd.'

Wat betreft de vaar- en rusttijden dringen de branche-organisaties al jaren aan op uitbreiding van het aantal rust- en ligplaatsen. 'Een wegvervoerder vindt elk kwartier een parkeerplaats langs de snelweg, een binnenschipper moet vaak twee uur of langer varen. Overigens blijkt bij controles telkens dat het overgrote deel van de overtredingen administratieve tekortkomingen betreft, zoals het niet of onjuist invullen van het vaartijdenboek', aldus de organisaties.

A d v e r t e n t i e

Waarom moeten goede radars en bochtaanwijzers van boord?

In vorige magazines hebben wij melding gemaakt van de bochtaanwijzers en radars die per 1 januari 2010 niet meer op binnenschepen gebruikt mogen worden. Inmiddels heeft u vrij massaal gereageerd. Op

heel veel schepen is die apparatuur nog aanwezig en functioneert naar volle tevredenheid. **Waarom iets weg doen als het nog goed is, is dan ook de meest gehoorde klacht. Terecht natuurlijk.**

Een kleine twintig jaar geleden is dat besluit genomen en als nu blijkt dat dat een verkeerde beslissing is geweest, moeten de beleidsmakers het lef hebben dat terug te draaien. Wat ons betreft moet die datum van tafel. En niet alleen wat ons betreft; alle bij de ESO aangesloten organisaties zijn die mening toegedaan.

Subsidieprogramma reductie CO² nog open voor aanvragen

Alweer enige tijd is er de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor investeringsprojecten en toepassingsprojecten die de uitstoot van CO² jaarlijks gemiddeld met minimaal 75 ton terugdringen. Dat komt overeen met een besparing van ongeveer 30.000 liter gasolie.

In het verleden is gebleken dat de CO² reductieregeling zeer geschikt is voor investeringen in de binnenvaart. Daarbij kan o.m. gedacht worden aan transport van de weg naar de binnenvaart halen en vermindering van het brandstofverbruik van het schip door innovatieve techniek.

Hoe werkt het?

- Tot 18 januari kunt u uw subsidieaanvraag indienen.
- Na beoordeling en onderlinge rangschikking worden de beste projecten gehonoreerd tot het budget op is. De selectiecriteria zijn opgenomen in de regeling, houdt hier rekening mee bij het formuleren van uw aanvraag. Het budget is 3 miljoen euro voor goederenvervoerprojecten. Daarvan is 250.000 euro gereserveerd voor kennisoverdrachtprojecten.

Nuttige wenken

- Kosten komen alleen voor subsidie in aanmerking als de verplichting is aangegaan na het moment dat uw subsidieaanvraag is ontvangen door SenterNovem. Overigens is dit geen garantie dat u uiteindelijk subsidie ontvangt, dit is afhankelijk van de

uiteindelijke beoordeling van uw aanvraag.

- Zolang u nog geen officiële aanvraag heeft gedaan kan SenterNovem u adviseren bij de aanvraag.
- De slaagkans is afhankelijk van de kwaliteit van uw voorstel, maar ook van de kwaliteit van andere voorstellen. SenterNovem kan u niet adviseren over de te kiezen subsidie-effectiviteit, al geldt in zijn algemeenheid dat niet meer dan 45 euro per te reduceren ton CO² kan worden aangevraagd en dat de slaagkans toeneemt naarmate dit getal lager wordt.

Kijk voor meer informatie en het downloaden van de aanvraagformulieren op: <http://www.senternovem.nl/CO2-Goederenvervoer/Index.asp>

Twijfelt u of uw investering in aanmerking komt of wilt u advies over uw plannen i.r.t. het CO² reductieplan, neem dan contact op met SenterNovem, telefoon (038) 4553401. Wilt u een uitgebreide beschrijving van het programma of een aanvraagformulier ontvangen, stuur dan een e-mail naar co2@senternovem.nl.

Keuring van gasinstallaties

Vraag: Waar kan ik bedrijven vinden die vloeibaar gasinstallaties volgens SI-eisen mogen keuren?

Antwoord: Op de site van IVW (www.ivw.nl) vindt u de door IVW erkende bedrijven via [achterenvolgens water/binnenvaart/vergunningen/Erkende_organisaties](http://www.ivw.nl/achterenvolgens/water/binnenvaart/vergunningen/Erkende_organisaties).

■ Euro 300 en 500

Met betrekking tot deze types bochtaanwijzers moet u zelf nagaan welk type-goedkeuringsnummer ze hebben. Het is namelijk zo dat er Euro 300 en 500 zijn die een goedkeuring hebben op grond van het besluit uit 1969 en die een toelating hebben volgens het besluit van 1989.

De 'oude' zijn:

- * Euro (Delta) 300 met toelatingsnummer KSR 102 200
- * Euro (Delta) 500 met toelatingsnummer KSR 102 300

De 'nieuwe' zijn:

- * Euro 300 / Sait RH met toelatingsnummer R-2-013
- * Euro 500 / Sait RH met toelatingsnummer R-2-014

Volgens opgave van Radio Holland kan het zijn dat de oude Euro's al of niet met een aanpassing onder het nieuwe toelatingsnummer gebracht kunnen worden. Dat kunt u zelf navragen bij Radio Holland Rotterdam, 010 428 33 44, info@radioholland.nl.

■ Verklaring

Naar aanleiding van de reacties van onze leden is gebleken dat lang niet iedereen de (volgens RPR artikel 1.10 lid i) verplichte verklaring inzake radarinstallaties en bochtaanwijzers aan boord heeft. In Nederland wordt deze afgegeven door de Inspectie Verkeer en Waterstaat Team Telecom te Rotterdam, tel 0884 89 00 00. Wij hebben het ministerie overigens voorgesteld om de verklaring te laten opmaken door een van de erkende installatiebedrijven, zoals dat bijvoorbeeld in Duitsland ook het geval is.

‘Verder kijken dan je schip lang is!’

Boeiend BVB-congres blik in de toekomst

Hoe ziet de binnenvaart er in 2035 uit en welk binnenvaartbedrijf past daarbij? Wat is de invloed van vergaande automatisering in laad- en losprocessen? Wat gebeurt er op wereldschaal met goederenstromen, hoe ziet de toekomstige verlader eruit, wat is de invloed van China en welk binnenvaartschip past bij deze ontwikkelingen?

Deze en andere vragen komen aan bod op het boeiendste binnenvaartcongres van 2006 dat op donderdagmiddag 21 december in De Doelen in Rotterdam gehouden wordt. Het congres wordt georganiseerd door het Bureau Voorlichting Binnenvaart en is in eerste instantie bedoeld voor binnenvaartondernemers en daarnaast voor ieder-

een die professionele banden heeft met goederenvervoer over water. Het is zaak om de gezamenlijke groeikansen te ontdekken voor de toekomst: tijd dus voor een strategische visie.

Alle Nederlandse binnenvaartondernemers ontvangen eind november een uitnodiging in de bus met aanmeldingskaart. Voor BVB-sponsors is de toegang gratis, voor overige deelnemers geldt een congresprijs van € 25,- inclusief BTW. Uiterste aanmelddatum is woensdag 13 december.

■ Ontdek de kansen

Het is de binnenvaartondernemer die de binnenvaart voor een groot deel gestalte geeft, maar er zijn allerhande

ontwikkelingen en trends waarop ingespeeld kan worden. In de toekomst kijken is moeilijk maar wel belangrijk voor de eigen bedrijfsvisie en de zorg voor continuïteit. Ontdek kansen voor uzelf. De toekomst? Die is al begonnen!

Economische en maatschappelijke ontwikkelingen beïnvloeden de aard van het ondernemen in de binnenvaart. Om over infrastructurele, innovatieve en technische aspecten maar niet te zwijgen. Ontwikkelingen in deze moderne tijd hebben de neiging zich razendsnel te voltrekken. Daarmee heeft ook de verlader, de haven en de overheid te maken.

■ Toekomstschetsen

De bekende futurologen Gebroeders Das is gevraagd om de binnenvaart en processen op Maasvlakte II in 2035 alvast te schetsen. Toepassingen van nieuwe materialen aan boord, nieuwe voortstuwingstechnieken en ontwerpen, maar ook gevolgen van robotisering en voortgaande schaalvergroting met oog voor de rol van het kleine schip. Deze



beelden zullen leidend zijn voor een discussie met deelnemers uit de zaal en een panel onder leiding van Roland Kortenhorst, voorzitter van Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB).

Volgens Kortenhorst, oud-scheepsbouwer en Tweede Kamerlid voor het CDA, staat de binnenvaart voor een belangrijke omwenteling. 'Onze schepen zijn de modernste ter wereld, maar de bouwwijze en het materiaalgebruik kunnen nog innovatiever', zegt hij. 'Binnenvaart zal voor Nederland een exportproduct worden.'

Tijdens het congres zal een belangrijk deel zijn weggelegd voor de deelnemers in de zaal: op basis van stellingen en in samenspel met het panel zal er ruimschoots gelegenheid voor de binnenvaartondernemer zijn, zijn opvattingen en ideeën kenbaar te maken. Een vooruitziende blik is in een snel veranderende wereld een uitdaging waar elke ondernemer bij gebaat is, ook nu al.

Noteer **21 december** dus alvast in uw agenda en meld u tijdig aan!



Even terug: bijbootperikelen tankvaart in Duitsland voorbij

door Arthur Langstraat

Eind 2005, begin 2006 vond er door de Wasserschutzpolizei in Duitsland een nogal opvallende controle plaats op de verplichte bijboot voor binnentankschepen. Er werd speciaal gelet op de 'moeilijke ontvlambaarheid', zoals vermeld in het ADNR en ROSR¹.

Een en ander veroorzaakte een hoop ophef en was aanleiding voor veel vragen. Waren de Duitse en Nederlandse overheid wel op de hoogte van elkaars acties? Zaten ze ook op één lijn? Waarom deze handhaving, als zowel in Duitsland en Nederland bekend was dat er overzichten zijn met goedgekeurde bijboten? Kortom veel stof tot discussie.

Nu ruim een half jaar verder is die storm gaan liggen en is de druk van de ketel. Toch had het wel behoorlijke gevolgen voor sommige tankvaarders: stilleggen, stoppen met laden/lossen, waarschuwingen, boetes, etc. Vanuit Kantoor Binnenvaart zijn hierover vragen gesteld aan IVW en BDB (Dld), maar dat leverde geen duidelijke antwoorden op. Eén van onze leden werd ook in gebreke gesteld. Hij kon het certificaat van zijn FunYak 390 niet overhandigen, maar verwees naar het overzicht van goedgekeurde bijboten. Hij wilde graag duidelijkheid hebben en heeft Kantoor Binnenvaart gevraagd dit uit te zoeken.

Omdat we bij IVW geen sluitend antwoord kregen, is contact gezocht met de leverancier van de bijboot en hebben we gezamenlijk gezocht naar een passende oplossing. Doel: het verkrijgen van een goedgekeurd certificaat. In eerste instantie werd die vraag voorgelegd aan de fabrikant, maar hij kon geen document verstrekken dat was gebaseerd op de geldende norm EN 1914:1997. Zelfs een productblad kon ons niet uit de brand helpen. Uiteindelijk heeft de leverancier 'in het belang van de bijboten' zelf besloten een certificeringbureau te benaderen voor het testen van de bijboot. Die is uitgevoerd, met als resultaat een goedgekeurd certificaat, waaruit blijkt dat zijn bijboot moeilijk ontvlambaar is. Uiteraard heeft de leverancier er zelf ook belang bij. De schipper en Kantoor Binnenvaart zijn verheugd met dit resultaat. Hij heeft deze zaak mede aangegrepen om de WSP te laten zien dat, weliswaar via een onnodige omweg, hij wel degelijk een deugdelijke bijboot heeft. Het kunnen aantonen van een geldig certificaat waarin melding wordt gemaakt van de EN 1914:1997 is dus voldoende voor wat betreft de moeilijke ontvlambaarheid.

1 ADNR (deel 1: definities en art. 9.3.2.0.5: gebruik van kunststof bijboot) en ook het ROSR art. 10.04: bijboot moet voldoen aan de norm EN 1914:1997

Boven-Rijn en Waal op diepte

Op de Boven-Rijn en de Waal geldt voortaan een minimale diepte van 2,80 meter. Omdat de vaargeul op het Duitse deel ook is aangepast, geldt deze diepte voor het traject tussen Rotterdam en Duisburg.

Het scheepvaartverkeer beschikt nu bij lage waterstanden tot 7,52 meter boven NAP bij Lobith over een 150 meter brede vaargeul met een gegarandeerde diepte van 2,80 meter. Tot 1 november was dit 2,50 meter. De garantie is gebaseerd op de langjarige gemiddelde waterstand. Het peil bij Lobith is daarin theoretisch niet meer dan tien keer per jaar lager dan 7,52 meter. Bij waterstanden van 9,10 meter boven NAP bij Lobith en hoger is de gegarandeerde diepte 4 meter. Tussen 7,52 en 9,10 meter heeft de diepte een lineair verloop.

De nieuwe diepte van de vaargeul maakt het mogelijk schepen in perioden waarin de rivier minder water heeft, extra te beladen en versterkt daarmee de positie van de binnenvaart.



Aanpassing laad- en lostijden

door Erik van Toor, voorzitter ONS

'Schipper, vaar maar vast naar de boot. We kijken wel wanneer je laadt.' De verouderde wettelijke laad- en lostijden zijn velen een doorn in het oog. De tijden, die verladers krijgen om de schepen te laden en te lossen, staan meestal niet in verhouding tot de vrachten die betaald worden. Ook de bijbehorende overliggelden zijn een fooi vergeleken met de omzetten die schepen tegenwoordig moeten halen om alle sterk gestegen kosten te kunnen betalen. De overliggelden stammen nog uit het guldenstijdperk en zijn sindsdien nooit meer aangepast.

In een goede markt lukt het schippers veelal om redelijke aangepaste laad- of lostijden te bedingen. Het kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn dat schepen als zeer goedkope alternatieve opslagplaats gebruikt worden, maar vaak gebeurt dat wel, zeker als de markt iets inzakt en de schippers weinig eisen kunnen stellen. Vooral in het graantransport mogen de schepen vaak de logistieke tekortkomingen van de graanverladers opvangen. Geeft niks, soms zijn een paar dagen vrij meer dan welkom, maar dan moet er wel een redelijke vergoeding tegenover staan.

Gelukkig denkt men er op het ministerie van Verkeer en Waterstaat ook zo over.

Een aantal jaren geleden zijn de binnenvaartorganisaties gezamenlijk in de bres gesprongen voor een modernisering van de laad- /lostijden en overliggelden. Nadat besprekingen met het verladend bedrijfsleven over een regeling op bedrijfsniveau eigenlijk op niets dreigden uit te lopen - de verladers wilden zelfs in sommige gevallen een verslechtering bewerkstelligen - stelde het ministerie voor een regeling te maken, die gebaseerd was op de werkelijke kosten van een

scheepvaartonderneming en op de moderne logistieke ontwikkelingen. De regeling liep onderweg al een hoop vertraging op, maar ambtelijke molens malen nu eenmaal langzaam, dus dat werd geaccepteerd.

Groot was onze verbazing toen de minister plotseling liet weten niet gecharmeerd te zijn van een wettelijke regeling. In het kader van de terugtrekkende overheid gaf zij te kennen niet akkoord te gaan met een nieuwe wet. Als reactie hierop lieten de gezamenlijke bonden weten dat een convenant tussen het ministerie en de binnenvaart onbespreekbaar werd gemaakt als de laad- en lostijden zouden worden losgelaten.

Als uiterste aanbod van de minister kwam de mededeling dat een nieuwe wet op de laad- en lostijden zou worden ingevoerd, maar ten hoogste voor

de duur van één jaar. De minister gaat ervan uit dat er binnen dat jaar overeenstemming zal zijn bereikt tussen schippers en verladers, zodat vanaf dat moment een regeling op bedrijfsniveau zal gelden.

De ONS betreurt deze gang van zaken zeer. Uiteraard zijn wij ervan overtuigd dat de wet op de laad-/lostijden en overliggelden moet blijven. Er valt slechts te praten over een regeling op bedrijfsniveau als er volledige overeenstemming is met het verladend bedrijfsleven over een regeling die ook door de NMA wordt goedgekeurd. Gelukkig staan alle bonden in deze op één lijn, want het is in deze zaak hoogst belangrijk eensgezind op te treden. Ondanks dat minister Peijs in vergelijking met haar voorgangers veel goede dingen voor onze bedrijfstak heeft gedaan, slaat zij hier naar onze mening de plank finaal mis.



Jaarvergaderingen ONS en RKSB

De jaarvergaderingen van de ONS en RKSB worden gehouden op 27 december in het schipperscentrum van het KSCC te Nijmegen. Het programma ziet er globaal als volgt uit.

- 10:30 - 12:00 uur Ledenvergadering ONS
Ledenvergadering RKSB
- 12:15 - 13:15 uur Lunch
- 13.30 - 16:00 uur Gezamenlijke vergadering
- 16:00 - 17:00 uur Napraten met drankje en hapje

Het thema van de gezamenlijke vergadering zal zijn de problematiek van de kleinere en wat oudere schepen. Daarbij zullen alle facetten aan de orde komen zoals rendementen, financieringsmogelijkheden, aanpassingen aan technische eisen en misschien wel het belangrijkste: *hoe staat het met de animo onder starters om met een dergelijk schip te beginnen?*

De uitnodiging zal begin december aan de leden van ONS en RKSB verstuurd worden.

Het middagedeelte is openbaar en toegankelijk voor alle geïnteresseerden. In het bijzonder zijn hierbij de contractanten van Kantoor Binnenvaart uitgenodigd de vergadering bij te wonen en deel te nemen aan de discussie.

Van het secretariaat



NAIADES - Het Europees Parlement heeft het rapport van Corien Wortmann over het actieprogramma NAIADES op 24 oktober aangenomen. De Europese Schippersorganisatie (ESO) heeft via haar Brusselse contacten nog een aantal aanpassingen en toevoegingen kunnen bereiken voor het rapport naar het Parlement ging. Vermindering van het zwavelgehalte in de gasolie is steeds sterk benadrukt als noodzakelijke eerste stap in terugdringing van schadelijke emissies. Verder zijn door toedoen van de ESO onder meer de noodzaak van een goed marktobservatiesysteem en het grote belang van de kleinere vaarwegen en schepen voor een goede transportstructuur, aangescherpt. Transportcommissaris Barrot heeft beloofd dat de EC voor het eind van dit jaar voorstellen doet voor strengere zwavelnormen in de brandstof. *Europarlementariër Wortmann: 'De Commissie heeft haar betrokkenheid in woorden meer dan duidelijk gemaakt, nu is het wachten op daden!'*

Onderwerpen Bestuursvergadering 30/10

- Minister Peijs heeft toch besloten op 1 januari a.s. het Besluit Laad- en Lostijden en Liggeld te wijzigen. Vorig jaar waren door Kantoor Binnenvaart en CBRB samen met EVO al wijzigingsvoorstellen gedaan. Omdat de voorstellen niet eensluidend waren heeft de minister een middenweg gekozen. Zij wil de regeling echter in 2008 intrekken en vindt dat de marktpartijen in de overgangperiode moeten overleggen. Het bestuur vindt de wijziging meer dan terecht, maar is tegen de beperkte duur en dreigende afschaffing. De aanpassing van het 'Nederlands Wettelijk' levert wel een betere uitgangspositie voor de ondernemer op.

- Bespreking concept-convenant met

minister V&W. Doel is een aantal concrete en werkbare afspraken te maken tussen minister en sector. Onder meer over duurzaamheid, emissies en milieu, een innovatiefonds, onderhoud infrastructuur, activiteitenplan marktpotenties, vereenvoudiging regelgeving, RIS, beschikbaarheid breedbandcommunicatie langs vaarwegen.

- Leveringsproblemen CCR-fase-II motoren; IOD-project Schone motoren; Branche-RI&E.

- De CBOB is met Pro Life overeengekomen dat CBOB-leden met een Pro Life-zorgpolis in 2007 gebruik kunnen maken van een collectiviteit. Dat levert een aantrekkelijke korting op de premie. Pro Life is een verzekering op ideële basis die bijvoorbeeld abortus en euthanasie niet in haar pakket heeft, maar daarentegen wel extra vergoedingen voor gezins- en palliatieve zorg. Informatie bij het secretariaat.

Eindejaarsvergaderingen

- Duisburg, Ned. Kerk a/d Ruhr, zaterdag 23/12; Rotterdam, Binnenvaart-huis Vasteland, woensdag 27/12; Werkendam, Kwinter, donderdag 28/12; Zwolle, Campanile hotel, vrijdag 29/12. Aanvangstijden 13.30 uur, behalve Rotterdam, daar beginnen we om 09.30 uur. Leden en belangstellenden zijn van harte welkom. In december krijgt u de agenda met de uitnodiging.

- De datum voor de Algemene Ledenvergadering en Openbare Jaarvergadering 2007 is voorlopig vastgesteld op maandag 2 april.

Overleden

- 29 oktober: Arie van Ommen (56), e.v. J. van Ommen-de Waardt, ms Arja; corr.adres: Kerkweg 134, 2935 AL Ouderkerk a/d IJssel.

- 30 oktober: Hendrik Kreeft (76), e.v. J. Kreeft-Hazewindus, v/h ms Zwerver; corr.adres: Prinsessenweg 53, 3433 AC Nieuwegein.

Sneeuw of geen sneeuw

'Uw koninkrijk kome'

Lucas 11:2

Toen mijn broer vertelde dat in korte tijd de prijzen voor hout met dertig procent zijn gestegen, vroeg ik hem hoe dat toch kon. Hij vertelde dat dit voor een deel komt door extreme weersomstandigheden tijdens de afgelopen winter. In midden Europa is zoveel sneeuw gevallen, dat het kappen van de bomen wel zeven weken heeft stilgelegd. In Rusland daarentegen is in de beboste gebieden zo weinig sneeuw gevallen, dat bijna geen smeltwater in de rivieren is gevloeid. Gevolg: de gekapte bomen, die gewoonlijk samengebonden in vloten stroomafwaarts worden gebracht, moesten nu met vrachtwagens worden opgehaald.

Wat kan onze afhankelijkheid van de natuur veel zorgen meebrengen. Want de kistenmaker moet de hogere houtprijzen doorberekenen aan zijn klanten, zo goed als de transporteur dat met de hogere olieprijs moet doen.

In ons deel van de wereld leven we altijd nog in gemiddeld comfortabele omstandigheden, maar de zorgen om dat levenspeil in stand te houden, zijn groot en worden gestempeld door de onzekerheid die natuur en milieu oproepen als het om onze toekomst gaat. We moeten ons hier doorheen zien te slaan en verschillen daarin niet van de geslachten die voor ons de strijd om het bestaan voerden.

Je mag van geluk spreken als je voor die strijd bent toegerust met het wapen van geloof, hoop en liefde. Onze Schepper is Iemand met wie je persoonlijk verbonden mag zijn, iedere dag. Door die band kunnen we vertrouwen houden voor onszelf en wie na ons komen. De hoop op een goed einde maakt weerbaar tegen allerhande doemscenario's voor natuur en samenleving en moedigt aan om te bidden. De liefde spoort aan uit de verbondenheid met God en mensen te leven en door de twijfels heen te blijven geloven: zijn rijk zal komen, sneeuw of geen sneeuw.

R.J. Bakker



Preventief milieuvervuiling voorkomen bij lekwaren

door Karel Verbergh, vice-voorzitter VBR

'Grundberührung' gevolgd door lekkage is van alle tijden en de oorzaken zijn zo oud als het vervoer te water. Soms worden al te grote risico's genomen, zoals in de Rijnvaart, waar snel vallend water menig schipper/eigenaar parten kan spelen. Maar ook roerpech, plotselinge uitwijkmanoeuvres of tegenliggers die te snel varen en een grote hekgolf van tegemoet komende collega's kunnen je in de problemen brengen.

Voor insiders zijn de oorzaken dagelijkse kost. Bij vallend water zal iedereen wel eens de keuze moeten maken tussen doorvaren of lichten, daarbij rekening houdend met de regels van goed zeemanschap. Dat het bij deze keuze wel eens fout kan gaan is duidelijk en wie nooit geen enkel risico genomen heeft in zijn/haar carrière werpe de eerste steen!

Daarom is het belangrijk dat men vooraf en indien mogelijk reeds bij het laden preventief rekening houdt met eventuele problemen die zich tijdens de reis zouden kunnen voordoen. Dit is belangrijk voor het imago van de tankvaart in het algemeen en van de enkelwandige tankvaart in het bijzonder.

Met preventieve maatregelen bedoel ik, ervoor zorgen dat er bij een bodemlekkage geen product (bijvoorbeeld gasolie, benzine, nafta) in het milieu terecht komt.

■ Geen sf

Dit is geen science-fictionverhaal en ik ga er vanuit dat het volgende reeds door zeer veel tankschippers voorzover mogelijk preventief wordt toegepast. Maar het is mij in gesprekken met collega's ook opgevallen dat sommige met deze preventieve mogelijkheden geen rekening houden of er zelfs geen weet van hebben...

Misschien is het een tip om hetgeen volgt toe te voegen aan de ADNR-opleiding of de herhalingscursussen.

Waar gaat het om? Lekvaren gebeurt meestal in Tank 1. Wanneer men vooraf bij het laden rekening houdt met de verhouding 'tankniveau/diepgang' van het schip, dan vindt er bij eventuele lekkage geen of nauwelijks vervuiling plaats. Vloebare minerale producten die enkelwandig worden vervoerd, hebben een SG van <1.000 (bijv. gasolie = 0,840; benzine = 0,750; nafta = 0,700).

Theoretisch is de druk gelijk als het niveau in de tank gelijk is aan DIEPGANG gedeeld door SG.

De diepte van de Rijn

Om de diepte van de Rijn te kunnen bepalen, moet men een correctie toepassen op de verschillende pegels. Het nulpunt van de pegels staat immers niet op de rivierbodem.

Basis voor de correcties vormen de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde overeengekomen lage rivierstand (OLR 2002) en de bijbehorende streefdiepte.

De nevenstaande tabel hebben wij in een spreadsheet (excel) opgenomen. Door de actuele waterstand in te vullen in de betreffende kolom verkrijgt u de diepte van de vaargeul bij de verschillende pegels. De aldus berekende diepte van de rivier is een hulpmiddel bij het bepalen van de afluaddiepte. Daarbij moet nog een gebruikelijke veiligheidsmarge gehanteerd worden van 10 cm voor droge ladingsschepen en van 20 cm voor containerschepen en ADNR-tankschepen. Ook is rekening te houden met het verschijnsel dat bij lagere waterstanden op ondieptes meer water blijft staan, zeker als de

Voorbeeld:

Niveau in de tank is bij een diepgang van 3 meter voor:

- benzine 300 : 0,750 = 400 cm.
- gasolie/diesel 300 : 0,840 = 357 cm
- nafta 300 : 0,700 = 428 cm

Dus als, afhankelijk van het product, bij een diepgang van 3 meter het niveau in Tank 1 daaronder blijft, kan er bij eventueel lekwaren - om wat voor reden dan ook - geen product naar buiten komen, omdat de opwaartse druk groter is. Daarom zal ook geen vervuiling ontstaan. Hierbij moet men wel rekening houden met de gasdruk in de tank, daarom is het aangewezen dat men daarbij een flinke reserve aanhoudt. Om het eenvoudig te houden, en bij een lading op waterstand moet dit in de meeste gevallen wel mogelijk zijn, houd de niveauhoogte van het product in Tank 1, gelijk of lager dan de diepgang en verdeel de lading over de andere tanks. Zo houdt U nog reserve over ingeval van pech...

pegel daar niet direct in de buurt ligt. Het excelprogrammaatje kunnen wij u per e-mail toesturen. Meer informatie in het magazine van februari 2004.

Pegel	waterstand 12-sep-06	diepte vaargeul	OLR 2002	streefdiepte
Maxau	475	325	360	210
Speyer	332	322	220	210
Mannheim	254	309	155	210
Worms	162	307	65	210
Mainz	258	298	170	210
Oestrich	160	285	85	210
Bingen	173	263	100	190
Kaub	173	283	80	190
Koblentz	167	337	80	250
Andernach	204	359	95	250
Bonn	231	336	145	250
Keulen	236	341	145	250
Düsseldorf	198	343	105	250
Ruhrort	329	354	225	250
Wesel	275	370	155	250
Rees	231	366	115	250
Emmerich	186	356	80	250
Lobith	865	363	752	250
Pannerdense Kop	840	357	733	250
Nijmegen	663	368	545	250
Tiel	390	378	262	250
IJsselkop	820	361	709	250

A d v e r t e n t i e

A d v e r t e n t i e