

magazine  
**Binnenvaart**

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 7 - NUMMER 9 - OKTOBER 2005

KB-inloopmarkt op  
Europort Maritime

Binnenvaart mag niet de dupe  
worden van belastingwijziging

Inbraken door 'scoringsdrang'  
steeds moeilijker te voorkomen

Frankrijk betaalt vergoeding  
onvoorziene stremmingen

**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

Lilian van Hiele

## Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

## Layout en opmaak

Artnic Creatief Servicebureau,  
Deventer

## Uitgever

Rob van Berkel  
Uitgeverij Nassau,  
Postbus 23  
7400 GA Deventer

## Abonnementen en verzending

Klantenservice  
Postbus 23  
7400 GA Deventer  
Tel.: 0570-665500

Abonnementsprijs 2005:

€ 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.

**HOI**  
2005  
TIJDSCHRIFTEN

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

ISSN 1566-066

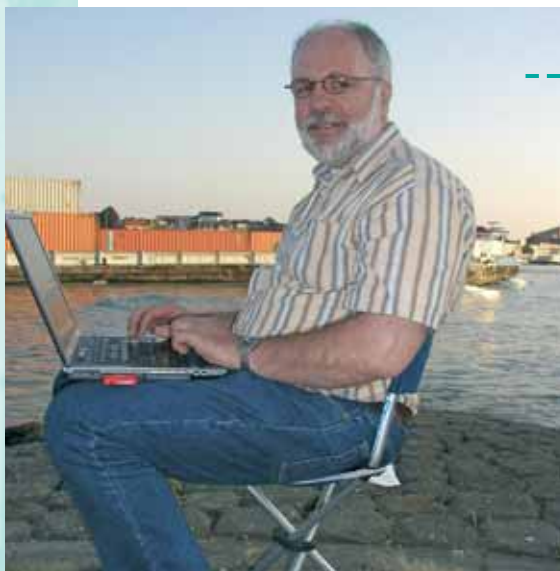
Foto voorpagina:  
De Picaro op het Franse  
Canal Latéral à la Marne  
(foto: Annemarie van Oers)



## Frankrijk vergoedt stremmingen 14 en 15



## Tips om inbraak aan boord te voorkomen 17 en 18



## Tien vragen aan: Dirk van der Meulen 21 en 22

Opgelost	4
KB-infomarkt	5
Ledenvergaderingen	5
KB-nieuws	5
Belastingwijziging	7
Uitglijer door hondenpoep	8
Ontgasverbod	8
Bietencampagne	9
ADNR Beveiligingsplan	11
Juridische vraagbaak	13
VNF vergoedt stremming	14
Rotterdam gaat eisen stellen	16
Werkgroep Binnenvaartbelangen	16
Actieplan Europese Commissie	19
Tien vragen aan	21
Vraag en antwoord	21
Spiegelbeeld	23
Nieuws van ONS	25
Van het CBOB-secretariaat	26

## rubrieken

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

# Bizarre 'spooknota'

door Gerard Kester

**Onlangs werden wij door een van onze leden benaderd over een nogal bizarre kwestie. Het had in feite niets met zijn binnenvaartbedrijf te maken, maar omdat hij zelf geen uitweg meer zag, vroeg hij ons advies. Wat was het geval?**

Al meer dan een jaar kreeg hij op naam van zijn VOF van Gemeentebelastingen Rotterdam aanslagen onroerend zaakbelasting voor twee panden in Rotterdam. Ons lid had niets met die panden van doen, was geen eigenaar of huurder, sterker nog, de VOF heeft helemaal geen correspondentieadres in Rotterdam en het echtpaar heeft ook zijn domicilie niet in die stad. De schipper had zelf al verschillende keren met de Dienst Gemeentebelastingen in Rotterdam gebeld en allerlei brieven geschreven, maar niets hielp. Zijn bezwaren werden zelfs afgewezen omdat uit de gemeentelijke administratie en/of die van het energiebedrijf bleek dat de VOF daar gevestigd was. In dat stadium vroeg de inmiddels tamelijk vertwijfelde schipper ons om hulp

en kregen we het door hem aangelegde dossier te zien. Via de internetpagina van de Kamer van Koophandel hebben wij uitgezocht of er in Rotterdam wellicht een VOF geregistreerd stond met een (min of meer) vergelijkbare naam. Dat bleek het geval. Vervolgens hebben wij het energiebedrijf gebeld, de zaak uitgelegd en gevraagd wie bij hen als energieafnemer geregistreerd stond op de betreffende adressen. Die informatie werd vlot gegeven; het was een bedrijf met exact dezelfde naam als die van de schipper en die overeenkwam met hetgeen wij bij de KvK hadden gevonden. Het misverstand leek opgelost.

## ■ Aanvullend bewijs

Met deze informatie dachten wij genoeg 'bewijs' te hebben om Gemeentebelastingen te overtuigen en de kwestie zonder rechters en tijdroevende procedures op te lossen. Het bleek evenwel niet makkelijk iemand van de afdeling OZB van Gemeentebelastingen te pakken te krijgen die dat even kon doen. Gelukkig hebben we goede con-

tacten bij de afdeling Binnenhavengeld. Een van de mensen daar kende een collega bij OZB en beloofde de kwestie daar voor te leggen. Met als aanvullend bewijs de gegevens van de afdeling Binnenhavengeld van de schipper. Dat contact werkte; uitstekend zelfs! Binnen een paar uur kregen we een telefoontje dat de aanslagen onterecht waren en zouden worden vernietigd. De schriftelijke bevestiging lag een dag later in de bus. Fouten zijn snel gemaakt; maar dan is het de kunst ze ook snel op te lossen...

## Nieuwe KB-ers

Nieuwe contractanten vanaf september: ms Immanuël (2003 ton), ms Chilandia (1607 ton), ms Gunda (1656 ton), ms Lara (1179 ton), ms Princehof (2433 ton), mts Mariska (1330 ton), ms Engelina (360 ton) en Re-intrade (1806 ton).

## Kijk eens wat verder...

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

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

### Gegevens 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 een kurkentrekker/flesopener in de vorm van een anker. Als u drie contractanten werft krijgt u ook die mooie verrekijker!

# KB-inloopmarkt op Europort Maritime

**Kantoor Binnenvaart organiseert vrijdag 4 november een inloop infomarkt tijdens Europort Maritime in Rotterdam. Leden, contractanten en introducés zijn vanaf half 11 welkom met vragen en opmerkingen, of om gewoon eens kennis te maken met de medewerkers van Kantoor Binnenvaart en onze 'huisspecialisten'.**

Zij informeren u graag over bemaningszaken, nautisch-technische kwesties, hygiëncode en arbowetgeving. KB nodigt ook instanties en organisaties uit die u kunnen informeren over verzekeringen, fiscale en/of juridische

zaken, MKB-Nederland, telematica, Vaart!vrachtindicator en zaken op sociaal-maatschappelijk gebied. Na afloop kunt u napraten in de foyer, waar we u ook een lunch aanbieden.

De bijeenkomst wordt gehouden in meeting room Rome op de 3e etage van congrescentrum Ahoy' Rotterdam. Na afloop is er nog alle gelegenheid de beurs te bezoeken. In verband met het toezenden van kaarten voor de vakbeurs en het aantal lunchreserveringen, vragen we of u zich, indien mogelijk, tijdig aan wilt melden. Dat kan via tel. nr.: 010-2060600 of e-mail: info@kantoorbinnenvaart.org.

## Ledenvergadering ONS en RK-bond

Na de KB-infomarkt en de lunch houden ONS en RKSb vanaf 13 uur hun huishoudelijke vergaderingen in de zalen Rome en Berlijn. Die komen in de plaats van de eindejaarsvergaderingen. Van 14.30-16 uur volgt de inmiddels gebruikelijke gezamenlijke jaarvergadering. Thema is verbetering van de marktpositie en de rol van de samenwerkingsverbanden daarbij. Ook daarna is er nog gelegenheid de beurs te bezoeken. Leden en donateurs van ONS/RKSb ontvangen een aanmeldingskaart, een toegangskaart voor de beurs en de vergaderstukken. De leden/informatiebijeenkomsten van de CBOB worden wel aan het eind van het jaar gehouden.

*Bestuursleden en medewerkers van de Kantoorbonden CBOB, ONS en de RK-bond St. Nicolaas hielden eind september een gezamenlijke vergadering om allerlei zaken te bespreken en het gezamenlijke beleid af te stemmen. Niet iedereen staat op de foto. Er waren nogal wat bestuursleden afwezig omdat ze moesten varen. (foto Lilian van Hiele)*



## Gasolietoeslag

Kantoor Binnenvaart vraagt verladers en bevrachters de binnenvaart niet de dupe te laten worden van de hoge gasolieprijzen. Tegelijkertijd start KB de bewustwordingscampagne 'Gasolie is duur, vaar kostprijbewust' nu duidelijk wordt dat steeds meer mensen in de problemen komen door de sterk gestegen kosten. De Kantoorbonden adviseren ondernemers goed in de gaten te houden wat hun (brandstof)kosten zijn en die ook duidelijk in de onderhandelingen over de vracht mee te nemen. 'Een handige vuistregel is dat je voor elke tien euro die de brandstof duurder is, zeker één procent meer vracht moet hebben', aldus Kantoormanagement Jan Veldman.

## Afvalvervoer

Kantoor Binnenvaart wil graag weten of en hoe schippers die met afvalstoffen in of door Duitsland varen, problemen hebben, of hebben gehad, omdat ze daar niet als afvalstoffenvervoerder geregistreerd staan. Ook van officiële instanties krijgen we nauwelijks duidelijkheid over de interpretatie van de door de EU verplichte registratie (in Nederland NIWO). Er gaan verhalen dat ook niet-Duitse vervoerders een speciale cursus moeten volgen, anderen zeggen dat het voldoende is als de opdrachtgever dat certificaat/ diploma heeft. Om gericht aan de slag te kunnen horen we graag uw ervaringen!

## Eén bedrag invullen!

In het vorige magazine stond dat ouders op de onderhoudsverklaring kinderbijslag voor kinderen onder de zestien jaar niet in hoeven te vullen hoeveel ze daadwerkelijk bijdragen in de kosten. Dat is niet juist. Ouders moeten één bedrag invullen, maar hoeven dat niet te specificeren met aparte bedragen of bonnetjes. Voor kinderen t/m 15 jaar adviseren ABRI en LOVT 525 euro per maand/1578 per kwartaal in te vullen, voor 16- en 17-jarigen 801/2403 euro.

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

# Binnenvaart mag niet de dupe worden van belastingwijziging

'Afschrijving niet afhankelijk maken van waarde schip'

door Jan Veldman

**Het fiscale klimaat in Nederland moet worden verbeterd om bedrijven te stimuleren zich in ons land te vestigen. Als de winst van die bedrijven in Nederland wordt belast, is dat tenslotte goed voor onze economie. Daarnaast is aanpassing aan Europese belastingmaatregelen noodzakelijk. Aldus het kabinet in de nota "Werken aan winst". Deze nota is de neerslag van overleg en tussen overheid, fiscale deskundigen en het bedrijfsleven. De nu voorgestelde compensatiemaatregelen lijken voor de binnenvaart niet erg gunstig.**

Om het fiscale vestigingsklimaat te verbeteren wordt in de nota een zestal belastingverlagingen voorgesteld:

- het algemene tarief van de vennootschapsbelasting van 31,5% naar 26,9%
- de eerste schijf van de vennootschapsbelasting van 27% naar 20%
- die eerste schijf verdubbelen tot 41.000 Euro
- een vrijstelling van 5% van de jaarwinst voor de inkomstenbelasting
- voor multinationals een aparte belasting van 10% voor winst op groepsrente
- de kapitaalsbelasting voor vennootschappen afschaffen.

Door deze maatregelen bespaart het Nederlandse bedrijfsleven 2,9 miljard. Dat klinkt goed, maar er worden (helaas) ook compensatiemaatregelen voorgesteld. Het streven is budgetneutraal uit te komen. De compenserende maatregelen die nu worden ontwikkeld kunnen in de binnenvaart echter extra hard aankomen.

## ■ Grondslagverbreding

Om een en ander te kunnen compenseren worden de aftrekposten, waarmee de bedrijfswinst kan worden afgevoerd, kritisch bezien. De nota noemt er vijf:

- de termijn van verliesverrekening beperken. Carry-back (verlies van dit

jaar verrekenen met de winst van vorig jaar) wordt dan één jaar, carry-forward (verlies dit jaar verrekenen met de komende jaren) acht jaar

- afschrijving van onroerend goed stoppen als de marktwaarde meer dan de boekwaarde is
- de egaliseringsreserve voor levensverzekeraars laten vervallen
- aftrek van waarderings- en liquidatieverlies in de deelnemingsvrijstelling afschaffen
- de aftrekregeling van gemengde kosten uitbreiden met een forfait voor werknemers.

Twee van deze maatregelen vormen het leeuwendeel van de compensatie: de beperking van de verliesverrekening en de afschrijvingsmaatregel. Het eerste jaar zijn ze goed voor respectievelijk één en 1,2 miljard euro. Structureel zal dat bij de huidige plannen 0,6 en 1,7 miljard worden.

De nota laat ook de effecten voor de verschillende bedrijfstakken zien.

Daarin heeft het cluster horeca/handel/vervoer/communicatie, een nadeel van 0,7%, terwijl het totale bedrijfsleven een voordeel van 0,6% heeft.

Dat geeft een onrustig gevoel voor de gevolgen voor de binnenvaart. Door het verhoudingsgewijs grote aandeel van de afschrijvingen in de bedrijfskosten, leiden de afschrijvingsmaatregelen tot een onevenredig grote bijdrage van de binnenvaart aan het compenseren van de belastingverlaging.

## ■ Afschrijvingssystematiek

In de nota wordt in het hoofdstuk over de afschrijvingssystematiek van bedrijfsmiddelen als voorbeeld met name gebouwen genoemd. Door gebruik te maken van de herinvesteringsreserve kan belastingheffing over de winst uit verkoop lang worden uitgesteld. De vraag is of afschrijven wel juist is, terwijl de waarde van het bedrijfsmiddel niet is gedaald. In de nota wordt die vraag ontkennend beantwoord en dat

leidt tot de conclusie dat de afschrijving stopgezet moet worden wanneer de boekwaarde beneden de werkelijke waarde zakt. Dit heeft ernstige gevolgen voor de liquiditeit van een onderneming. Omdat de afschrijving als aftrekpost gemist wordt, zal aanmerkelijk meer belasting van de jaarwinst moeten worden afgedragen. Dit geld kan dan niet voor aflossing gebruikt worden. Gevolg is een lager aflosschema en dus vertraging in de groei van het bedrijf én de binnenvaartsector. Een dergelijk scenario moet eerst op haar effecten worden onderzocht, voor een zo ingrijpende structuurwijziging kan worden ingevoerd. Duidelijk is dat de binnenvaart dit bij de belastingenverlagingen behorende nadeel, over het algemeen niet zal kunnen compenseren. De kwestie is inmiddels besproken in de werkgroep Fiscale Zaken Binnenvaart. We houden u op de hoogte!

De nota 'Werken aan winst' is te vinden op de website van het ministerie van Financiën ([www.minfin.nl](http://www.minfin.nl)).

## Besluit laad- en lostijden

De binnenvaartorganisaties hopen voor het eind van het jaar duidelijkheid te hebben over de aanpassing van het Besluit laad-, lostijden en overliggelden. KB vindt al jaren dat het niveau van het overliggeld dicht bij de kostprijs moet komen en dat laad- en lostijden worden aangepast aan de tijden die met moderne schepen en laad- en losinstallaties gerealiseerd kunnen worden. De verladingsorganisatie EVO gaf aan alleen over zo'n wettelijk vangnet te willen praten als dat uiterlijk 2008, tien jaar na de liberalisatie van de binnenvaartmarkt, zou vervallen. Het wachten is nu op een compromis dat de overheid na alle overligrondes op papier heeft gezet.

# Uitglijer door hondenpoep

door Jan Krusinga

**Een paar weken geleden zaten we in de opvaart bij Bankeck, kmr. 555.5. Er zat een afvarend koppilverband aan de Loreley en tegelijkertijd voer ons een groot passagiersschip voorbij. Op zo'n moment heb je al je aandacht nodig, maar plotseling klopte er een WSP-er op de deur, die zich voorstelde en zei: 'Door dat passagiersschip is er wel weinig ruimte'. Dat was ik helemaal met hem eens. 'Waarom zegt u dat niet tegen die mensen op dat passagiersschip?', zei ik. Hij antwoordde dat hij daar niet voor gekomen was: 'Ik kom omdat u net papier in de rivier heeft gegooid en dat mag niet.'**

Kort voor de WSP-er aan boord kwam had Jackie, de hond (die niet naar buiten mocht vanwege verwerkzaamheden) op de mat in de stuurhut zijn dringende behoefte gedaan. Omdat dat niet bepaald aangenaam rook, ruimde onze schoondochter dat snel op. Ze pakte een stuk wc-papier en wierp het buiten boord. Ze had zich nauwelijks omgedraaid of de WSP was al aan boord! Ik legde de man uiteraard netjes uit wat er gebeurd was. Maar hij was niet onder de indruk en meldde dat ook hondenpoep niet buitenboord

mocht. Toen ik (nog steeds vriendelijk) vroeg waar we dat dan moesten laten, antwoordde hij dat dit door het toilet moest worden gespoeld. Op mijn vraag: 'En waar denkt u dat het toilet uitmond?', antwoordde hij: 'U weet dat de inhoud in een tank komt en die hoort u bij gelegenheid af te laten zuigen.' Dat deze regelgeving niet voor de binnenvaart van toepassing is, wist de man niet, maar later in het gesprek gaf hij aan dat dat in de toekomst in ieder geval verplicht wordt. Maar wat ik ook zei, we hadden een overtreding begaan en die moest worden beboet!

## ■ Duurder

De WSP-er vroeg mijn legitimatiebewijs en dat van onze schoondochter, maar omdat mijn haren al enigszins overeind stonden door zijn manier van optreden, vroeg ik de man zich ook te legitimeren. Hij stelde dat de WSP dat niet hoeft en dat hij ook geen legitimatiebewijs bij zich had. Vervolgens vroeg ik waarom hij niet via de marifoon gemeld had dat hij langs zij wilde komen, maar ook dat was volgens hem niet nodig. 'Als u niet meewerkt ga ik nu een grootscheepse controle doen', reageerde hij. 'Prima',

zei ik, terwijl ik de hele papierkraam al pakte. Maar hij wilde tóch eerst ons legitimatiebewijs zien. Ik vroeg of hij niet begrepen had dat wij die lieten zien wanneer hij zich ook kon legitimeren. Hij wilde uiteindelijk wel zijn naam en gegevens op een stuk papier schrijven. Dat deed ik vervolgens ook, maar daar nam hij geen genoegen mee. We waren dus weer terug bij af. 'Wanneer u niet meewerkt wordt de bekeuring alleen maar duurder', stelde de man. Afijn, toen ik met de camera die in de stuurhut ligt een foto van hem wilde maken, hield hij zijn documentenmap voor zijn gezicht en liep hij snel richting zijn boot.

Wat me vooral stoort is dat de WSP zo maar ongevraagd aan boord komt en me lastig valt over een hondendrol op een plaats waar de schipper echt al zijn aandacht nodig heeft voor nautische zaken. En ons vervolgens ook nog eens probeert te imponeren met niet bestaande regelgeving. Natuurlijk moeten schippers en opvarenden zich milieubewust gedragen en regels naleven, maar wanneer schiet dat zijn doel voorbij? Toch zijn we bang dat dit voorval nog wel een (honden?)staartje krijgt!

## Ontgassingsverbod

Tankschepen mogen per 1 januari 2006 na leegkomst van benzine in principe niet meer ontgassen naar de buitenlucht. Dat is alleen onder bijzondere voorwaarden nog toegestaan. De maatregel geldt in alle Rijnsoeverstaten en België en wordt gecontroleerd volgens de reisregistratie die middels het ADNR verplicht is. De maatregel beoogt het terugdringen van de emissie van vluchtige organische koolwaterstoffen. Het effect van dit verbod wordt geschat op 2 kiloton benzinedamp per jaar. Dat is één procent van de totale emissie van die stoffen in Nederland, maar zorgt er ook voor dat aan boord gezonder kan worden gewerkt.

De aangepaste regelgeving heeft uiteraard wel consequenties voor de bedrijfsvoering. Een schip dat benzine heeft gelost kan daarna alleen worden beladen met een vergelijkbaar, compatible, product. Bij het laden zal het schip te allen tijde via de dampretourleiding aangesloten moeten worden op een verwerkingsinstallatie. Nadat het schip voor tenminste 95 procent met een vergelijkbaar product zoals gasolie of nafta wordt geladen, wordt er vanuit gegaan dat de benzinedampen zijn verdwenen en mogen de tanks naar de buitenlucht worden ontgast.

## Internaten

Er is nog steeds geen duidelijkheid over eventuele wijzigingen in de subsidieregeling voor de internaten. Het eindrapport van de onderzoekers is eind september gepresenteerd, maar het is nog niet bekend of en welke conclusies het ministerie van VWS overneemt. Het Landelijk Oudercontact voor Trekkende Beroepsbevolking (LOVT) maakt deel uit van de begeleidingscommissie en zal, zodra VWS een standpunt heeft ingenomen, geconsulteerd worden.

## Milieukeurmerk

RWS Zuid-Holland heeft onlangs een onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de uitstoot van vervuilende stoffen door de binnenvaart te verminderen. Er werden ruim honderd schippers geënquêteerd. Conclusie is dat emissiepreventie voornamelijk te bereiken is door technische voorzieningen. Het is allemaal nog erg pril, maar om dat te stimuleren wordt nagedacht over de invoering van een keurmerk, dat ook de schipper voordeel biedt. Om (in)directe emissie naar water en lucht te beperken kun je denken aan: opvangbakken, verzameltank bilgewater, lekvrije schroefas- en hennegatkokerafdichting, overvulbeveiliging, bypass voor de smeerolie, emissiearme motor(en), katalysator, roetfilter, straalbuis en brandstofverbruiksmeter. Uit het onderzoek bleek in ieder geval dat schippers milieuzorg belangrijk vinden. Tegelijkertijd gaven zij aan dat de kosten aanzienlijk kunnen zijn en dat concrete voordelen (nog) niet voorhanden zijn.

## BICS in Frankrijk

We kregen een waarschuwing van een schipper over het gebruik van BICS in Frankrijk. Op zich werkt dat prima, geen verkeerd woord daarover, maar let op, je kunt daar niet gratis inbellen om de RIZA-berichten op te halen. De telefoonkosten kunnen flink oplopen. Zeker met GPRS, want die roamingkosten liggen nog hoger.

## Leerlingstempel

Leerlingmatrozen die dit jaar aan hun opleiding begonnen zijn moeten de bijlage van hun onderwijsovereenkomst speciaal laten afstempelen om voor de bemanningstabel als lichtmatroos/matroos te tellen. Als ze niet aan die nieuwe V&W-richtlijn voldoen zijn ze hooguit deksman. De regeling geldt alleen voor leerlingen die dit jaar met hun opleiding begonnen zijn. Wie met een leerling vaart doet er verstandig aan even te controleren wat de status van de stagiair is.

# Veertien schepen in de bietencampagne

door Gerard Kester

**De eerste scheepsbieten zijn donderdag 8 september in de haven van Born geladen en 's zaterdags in Dinteloord gelost. Daarmee is de bietencampagne, ondanks alle veranderingen, gelukkig ook voor de binnenvaart weer op gang gekomen. Al is dat met twaalf schepen van rond de 1100 ton en twee kleine schepen, heel wat minder dan vorige jaren. Een gevolg van de sluiting van de suikerfabriek te Puttershoek. Het was ook een wat aarzelend begin, de fabriek kende de eerste week nogal wat opstartproblemen.**

De Suiker Unie (SU) verwerkt de suikerbieten nu in twee fabrieken, in Dinteloord en Groningen. Het totale bietenareaal voor de SU is ongeveer 57.000 hectare met een verwachte opbrengst van 62,8 ton netto per hectare, oftewel een totale teeltopbrengst van ruim 3,5 miljoen ton bieten. Met een verwerkingscapaciteit van beide fabrieken van circa 33.600 ton per etmaal, gaat de campagne waarschijnlijk tot eind van het jaar duren. Overigens hebben de telers van de SU dit jaar ongeveer zes

procent minder ingezaaid dan vorig jaar. Naast de grote laadplaats Born, worden er nog wat bieten geladen in de Biesbosch en Tiengemeten. Twee kleine schepjes, de Postsloot en Eben Haëzer, doen dit al jaren. Tiengemeten is dit jaar voor het laatst; de boer is uitgekocht en het eiland is vanaf 2006 geheel in beheer bij Natuurmonumenten.

## ■ Nieuwe steiger

Voor de lossing van de schepen in Dinteloord heeft men iets voorbij het insteekhaventje en de pulploods een nieuwe steiger aangelegd. De steiger steekt een meter of acht uit de oever en met vier palen is een goede afmeergelegenheid gecreëerd. Op het steiger staat de mobiele kraan met schuin daarnaast de vrachtauto die de bieten naar het gorbrenghoek brengt. De eerste indruk is dat het lossen voorspoedig en netjes gaat. Er worden nauwelijks bieten gemorst. Verder is het voor iedere betrokkene een geheel nieuwe campagne. Dat is uiteraard even wennen en we hopen dat het allemaal goed gaat!



De Westropa van ONS-bestuurslid Janarie Kranenburg op de nieuwe voorlichtingsposter van BVB en ELV.

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

# ADNR Beveiligingsplan

door Ronald Versloot

**Wie gevaarlijke goederen over de binnenwateren vervoert, heeft in West Europa (uitgezonderd België) te maken met het ADNR. Die wetgeving wordt regelmatig vanuit de praktijk geëvalueerd. Zo is er in de loop der jaren een imposant boekwerk ontstaan dat volgens mij redelijk praktijkgericht is. Daar de meeste schippers dit ook zijn, zullen zij er, mits ze zich enigermate in de materie verdiepen, wel mee overweg kunnen.**

Bij de laatste "update", zijn er wederom een aantal wijzigingen en aanvullingen doorgevoerd. Eén aanvulling, namelijk hoofdstuk 1.10, wil ik er uitlichten. Waarom? Omdat hoofdstuk 1.10 volgens mij een ietwat vreemde eend in de bijt is. Het betreft "Voorschriften voor de beveiliging". Het ontstaan van dit hoofdstuk is een direct gevolg van de gebeurtenissen op 11 september 2001 in New York. Of de voorschriften in dit hoofdstuk werkelijk een aanslag op, of misbruik van een binnenschip tot het plegen van een terroristische aanslag kunnen verhinderen, valt te betwijfelen en ik denk dat experts op dure congressen hier hele dagen over kunnen discussiëren zonder een bevredigend antwoord te vinden.

Vanaf 1 januari is het ADNR 2005 en daarmee hoofdstuk 1.10 van kracht. Zoals gewoonlijk is er een half jaar overgangstermijn waarin zowel het "oude" als het "nieuwe" ADNR naast elkaar gebruikt mogen worden. Sinds 1 juli is dus ADNR 2005 van kracht, inclusief hoofdstuk 1.10 waarin onder andere staat dat de vervoerder een beveiligingsplan op moet stellen en (opfris)onderricht moet geven. Ik loop de belangrijkste artikelen even door in de hoop dat u van deze "papieren tijger" iets kunt maken waar wij met zijn allen ook iets aan hebben:

**1.10.1.4:** verplicht de schipper om van ieder lid van de bemanning een identiteitsbewijs (voorzien van foto) aan boord te hebben. In de praktijk is dit al het

geval. Uiteraard is het verstandig ook id's aan boord te hebben van andere dan tot de bemanning behorende personen..

**1.10.2.1:** verplicht o.a. de schipper personeel (regelmatig) te onderrichten. Bij ons gebeurt dat meestal tijdens de koffie. Bijvoorbeeld het gevaar van statische elektriciteit, bescherming van ogen en huid, enz. Hier moet nu dus het thema beveiliging aan toegevoegd worden, in de vorm van afsluiten van ramen en deuren en het betreden door vreemde personen van het schip. Aan te raden is een lijst te maken van de besproken thema's, plus datum en de bemanningsleden die er bij waren en die door hen te laten tekenen.

**1.10.3.1:** verwijst naar de kolom in 1.10.5 waarin goederen beschreven staan met een hoog gevarenpotentieel. Wie dit soort goederen vervoert, moet extra maatregelen nemen en een beveiligingsplan opstellen.

**1.10.3.2.3:** de inhoud van het beveiligingsplan. Een korte toelichting:

- a) lijst van personen met hun kwalificaties & verantwoordelijkheden
- b) dit kan bij een tankschip de "stoflijst" zijn die al aan boord is
- c) beoordeling of tijdens de "normale gang van zaken" (laden, lossen, varen, schutten (wachten op), overnachten) bijzondere risico's kunnen ontstaan. Ik ga er vanuit dat dit niet het geval is!
- d) Een beschrijving van hetgeen er zoal gedaan wordt als beveiliging:
  - bij het aannemen van personeel: controle op cv en referenties e.d.
  - bij een concrete dreiging (waarschuwing door de overheid): wachten
  - bij het overnachten en/of wachten op de laad- losplaats: gebruik maken van bewaakte of afgesloten terreinen, geen ligplaats kiezen in de buurt van installaties die een mogelijk doelwit zijn
  - aangeven hoe men ruimten (stuur-

hut woningen, machinekamers, herften, achterpiek=stuurmachine, enz.) afsluit

- e) lijst met telefoonnummers van overheid (politie, verkeersposten), bevrachter c.q. rederij die men in geval van nood moet bellen
- f) bespreken met de veiligheidsadviseur en evt. aanpassen
- g) papieren documenten: opbergen in afgesloten ruimten;  
Informatie op de computer: beveiligen met een wachtwoord  
Aanmelden van reizen bij meld- & volgsystemen: BICS, i.p.v. VHF
- h) het beveiligingsplan geheim houden: het inzien van dit plan is niet toegestaan voor opsporingsambtenaren en bijvoorbeeld EBIS-inspectors.

**1.10.3.3:** denk bij het afsluiten van ruimten ook aan inbraakalarm, bewegings-sensoren, transponders en dergelijke.

## TopTip

**EXTRA STEUN - Rotterdam geeft Rotterdamse starters en ondernemers in het MKB extra steun door advies- en ondersteuningskosten te vergoeden. De Ondersteuning Ondernemers Rotterdam (OOR), wordt uitgevoerd door het OBR. De subsidie bedraagt maximaal de helft van de gemaakte kosten, met een maximum van duizend euro per ondernemer, voor bijvoorbeeld hulp bij het schrijven van een ondernemersplan, de opzet van een administratie of het volgen van relevante ondernemers-/computercursussen. Meer informatie geeft de Ondernemersbalie van het OBR die is gevestigd in de Ondernemerswinkel in de hal van de Kamer van Koophandel aan de Blaak 40 (tel.nr.: 010- 4027502, e-mail: info@ondernemerswinkel.rotterdam.nl).**

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

# Juridische vraagbaak

'Tijd voor een goed gesprek...'

door mr. Ynke Ooykaas



**Er belde een schipper met een knellend probleem. Zijn matroos was al een tijdje**

**ziek, maar kwam, ook toen hij beter verklaard was, niet werken. De Arbeidsdienst adviseerde de loondoorbetaling te stoppen. De matroos reageerde boos en vroeg via de Arbo-dienst een 'deskundigenoordeel' bij het UWV. Dat concludeerde dat de matroos wel in staat was om te werken, maar dat sprake was van een 'arbeidsconflict', dat opgelost moet worden, voor de matroos in staat kon worden geacht aan het werk te gaan.**

De schipper bevestigde dat de matroos al een tijdje mopperde over zijn werk en werktijden. Het UWV stelde voor een mediator in te schakelen, maar de schipper had geen idee wat dat is. Mediation is een moderne naam voor bemiddeling. Dus onder leiding van een mediator proberen partijen tot een oplossing te komen. Het Ministerie van Justitie is groot voorstander van mediation omdat zij hoopt dat daardoor minder rechtszaken worden gestart of uitgeprocedeerd. Daarbij komt samen naar een oplossing zoeken het draagvlak voor de uiteindelijke oplossing en de uitvoering daarvan ten goede. Ook loopt een zakelijke/liefdes- of arbeidsrelatie vaak minder schade op dan bij een langdurige rechtbankprocedure.

## ■ Inspanningsverplichting

Op het moment dat mediation wordt voorgesteld is het lastig daar onderuit te komen. De partij die medewerking weigert krijgt al snel te horen dat hij of zij zich onvoldoende inspant voor een oplossing. Als de blijvend verstoorde arbeidsrelatie of de ontbinding van de arbeidsovereenkomst hem of haar vervolgens verweten kan worden, kan dat (ook) gevolgen hebben voor het al dan niet toekennen van een ontslagvergoeding.

De term 'mediator' is niet beschermd. Iedereen kan zich mediator of bemiddelaar noemen. Zorg wel dat u een terzake kundig persoon treft of zoekt. Mediators komen uit verschillende hoeken: advocaten treden op als mediator maar, afhankelijk van de aard van het geschil, ook psychologen, maatschappelijk werkers of scheepsbouwers. De kosten van mediation kunnen aardig oplopen. Het uurtarief ligt tussen 50 en 350 euro. Via een zogenaamde mediatio-toevoeging is een vergoeding van de Raad voor Rechtsbijstand mogelijk. Dan moet de aangezochte mediator wel op de zogenaamde toevoegingslijst staan. Dat kunt u navragen bij die raad in Den Haag. Afhankelijk van de polis vergoeden ook rechtsbijstandverzekeringen als Anker, DAS, SRK, ARAG, Achmea, Univé, (een deel van) de kosten van mediation. Hoewel de kosten van mediation fors kunnen zijn, is het bijna altijd de moeite waard via bemiddeling een dure juridische procedure te vermijden.

*Kantoor Binnenvaart heeft met VANDIJK Advocaten in Rotterdam afspraken over een (internet)spreekuur voor leden en contractanten. Aangesloten ondernemers kunnen via internet vragen stellen, die zo mogelijk per ommegaande door een advocaat worden beantwoord. Het gaat uiteraard om een eerste advies. U kunt de vragen sturen naar: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)*

## TopTip

**MARITIEME MARKTPLAATS – Op de site [www.maritiemeveilingen.nl](http://www.maritiemeveilingen.nl) kunnen bedrijven en particulieren, zowel op het gebied van binnen- als recreatievaart maritieme koopwaar aanbieden. Kijkers en kopers die zich registreren kunnen daar op bieden. De site is ook een aanrader voor wie al lang op zoek is naar een tweedehands onderdeel.**

## Personeelsproblemen

Om problemen te voorkomen is het belangrijk dat werkgever en werknemer af en toe met elkaar bespreken hoe het gaat. Dat kan formeel, tijdens een aangekondigd functioneringsgesprek, maar ook informeel onder de koffie.

In beide gevallen is het belangrijk dat kort op papier wordt vastgelegd:

- wie, waar en wanneer, met wie gesproken heeft
- wat besproken is
- wat de afspraken/eventuele verbeterpunten zijn.

Zorg dat beide partijen dat voor akkoord/voor gezien ondertekenen!

Als er problemen zijn, bijvoorbeeld doordat iemand niet op komt dagen, is het belangrijk daar vanaf het begin goed op te reageren. Van informeel tot formeel gaat het dan om de volgende stappen:

- bel als werkgever met de vraag: 'Waar blijf je nou?'
- als de werknemer zegt dat hij ziek is, meldt dat bij de Arbeidsdienst
- als een werknemer zonder reden niet meer komt, sommeer hem/haar dan expliciet aan boord te komen omdat je dat anders als werkweigering ziet
- stuur de werknemer vervolgens een aangetekende brief waarin je verwijst naar het telefoongesprek en de werkweigering. Daarin moet ook staan dat je de werknemer sommeert direct aan het werk te gaan. Geef concreet aan waar en wanneer iemand verwacht wordt. In die brief kun je zetten dat je, als hij/zij per die datum niet komt opdagen, de loondoorbetaling opschort tot hij/zij het werk hervat
- als de werknemer niet reageert schort je de loondoorbetaling op. De werkgever kan in een brief aangeven dat hij maar twee oplossingen ziet: partijen gaan rond de tafel (al dan niet met mediator), of werkgever zet stappen om tot beëindiging van de arbeidsrelatie te komen.

Gelet op de complexiteit van het arbeidsrecht en de casuïstische rechtspraak is het raadzaam in een vroeg stadium deskundige hulp in te roepen; dit ter voorkoming van forse kosten op lange termijn. Bijvoorbeeld een ontslag op staande voet dat geen stand houdt, waarna het loon alsnog moet worden betaald.

# Frankrijk betaalt vergoeding bij

**Bij onvoorziene stremmingen (met uitzondering van stakingen en natuurlijke oorzaken als vorst, hoogwater of droogte) of langer dan tien opeenvolgende weken durende werkzaamheden, geldt in Frankrijk sinds 1 juni 2005 voor geladen of bevrachte schepen een nieuwe vergoedingsregeling. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar vaarwegklasse. De hoogte van de vergoeding is verder afhankelijk van het soort oponthoud, tonnenmaat en type vaartuig. De gedupeerde kan kiezen tussen een vastgestelde vergoeding, of een reële onkostenvergoeding.**

Vanaf 1 januari 2007 komt er ook een maximale duur van geplande onderhoudsstremmingen ('chômages'), eveneens afhankelijk van de vaarwegklasse, en het feit of een vaarweg als 'gerestaureerd' wordt beschouwd. Deze strem-

mingen vinden zoveel mogelijk in het laagseizoen plaats en er moet minstens een alternatieve route open blijven. Voor uitzonderlijke werkzaamheden, zoals schaalvergroting, mogen stremmingen wel langer duren.

Bij beperking van de scheepvaart vergoedt VNF ten hoogste tachtig procent van de omzet die onder normale omstandigheden in deze periode gerealiseerd had kunnen worden. Hierbij wordt uitgegaan van de (aan te tonen) gemiddelde omzet van de afgelopen drie jaar. Schippers die nog geen drie jaar varen krijgen een dagvergoeding. Bij lichten vergoedt VNF de aantoonbare overslagkosten. Bij iedere aanvraag tot vergoeding geldt dat de schipper in regel moet zijn, dus bijvoorbeeld geen vaartrechtenfacturen meer open heeft staan.

			Niet gerestaureerd		Wel gerestaureerd	
Klasse	dubbel-sluizen	Voorbeeld	Max. jaarl. stremming	Max. jaarl. stremming	Max. in vijf jaar	
1A	ja	Beneden-Seine	Geen onderbreking scheepvaart			
	nee	Moazel	4 weken	10 dagen		
1B	ja	Boven-Seine	Geen onderbreking scheepvaart			
	nee	C. du Nord	4 weken	10 dagen	21 dagen	
2	--	C. Marne au Rhin	4 weken	15 dagen	21 dagen	
3	--	C. Rhône au Rhin	6 weken	4 weken		
4	--	Deel Yonne	8 weken	6 weken	8 weken	

### Vaste vergoeding (maximaal 30 dagen):

	Berekeningswijze	Klasse 1	Klasse 2, 3 en 4
Stilliggen van geladen of bevrachte schepen	Dagvergoeding op basis van de bedragen in onderstaande tabellen	Eerste halve dag wordt niet vergoed, daarna dagtarief uit Tabel 1	Eerste 36 uur worden niet vergoed, daarna dagtarief uit Tabel 2
Beperking van de scheepvaart	Vergoeding per gedeerde ton/kilometer	€ 1,3 per gedeerde 100 t/km	€ 1,1 per gedeerde 100 t/km
Omvaren	< 36 uur	Vergoeding van 4 liter brandstof per extra kilometer, waarbij iedere extra sluis als 4 kilometer wordt gezien	Vergoeding van 4 liter brandstof per extra kilometer, waarbij iedere extra sluis als 4 kilometer wordt gezien
	> 36 uur	Dagtarief tabel 1	Dagtarief tabel 2
Geplande stremmingen > 10 weken	Zoals bij omvaren		



# onvoorziene stremmingen



(foto's Annemarie van Oers)

**Tabel 1 Dagtarief klasse I vaarwegen:**

Groot tonnage	Dagtarief per schip (€)		Tankers en containers (€)	
	Bak	Schip + bak	Bak	Schip + bak
< 500 T	108	145	145	198
500 – 1100 T	180	216	252	287
1100 – 2000 T	216	268	287	378
> 2000 T	268	322	378	449

**Tabel 2 Dagtarief klasse 2,3 en 4 vaarwegen:**

Groot tonnage	Dagtarief per schip (€)		Tankers en containers (€)	
	Zonder motor	Schip + bak	Zonder motor	Schip + bak
< 500 T	103	139	139	189
500 – 1100 T	172	206	240	274

**Voor een vergoeding van reële onkosten, aantonen met bewijsstukken (facturen, expertiserapporten) gelden de volgende maximale bedragen:**

**Bij stilliggen op klasse I vaarwegen:**

Groot tonnage	Maximaal bedrag per schip (€)		Maximaal bedrag tankers en containers (€)	
	Zonder motor	Schip + bak	Zonder motor	Schip + bak
< 500 T	1617	2178	2178	2970
500 – 1100 T	2706	3234	3779	4307
1100 – 2000 T	3234	4026	4307	5676
> 2000 T	4026	4835	5676	6732

**Bij stilliggen op klasse 2,3 en 4 vaarwegen:**

Groot tonnage	Maximaal bedrag per schip (€)		Maximaal bedrag tankers en containers (€)	
	Zonder motor	Schip + bak	Zonder motor	Schip + bak
< 500 T	1544	2079	2079	2835
500 – 1100 T	2583	3087	3607	4111

**Bij omvaren op klasse I vaarwegen:**

Groot tonnage	Maximaal bedrag per schip (€)		Maximaal bedrag tankers en containers (€)	
	Zonder motor	Schip + bak	Zonder motor	Schip + bak
< 500 T	1078	1452	1452	1980
500 – 1100 T	1804	2156	2519	2871
1100 – 2000 T	2156	2684	2871	3784
> 2000 T	2684	3223	3784	4488

**Bij omvaren op klasse 2,3 en 4 vaarwegen:**

Groot tonnage	Maximaal bedrag per schip (€)		Maximaal bedrag tankers en containers (€)	
	Zonder motor	Schip + bak	Zonder motor	Schip + bak
< 500 T	1029	1386	1386	1890
500 – 1100 T	1722	2058	2405	2741

# Rotterdam start megaproces modern verkeersmanagement

*‘Wie niet aan de eisen voldoet komt straks Rotterdam niet meer in’*

door Lilian van Hiele

**Uiterlijk in 2012 wil de haven van Rotterdam ruim van tevoren van elk schip weten wat de herkomst, bestemming en verwachte aankomsttijd is. Daarnaast hoeveel mensen er aan boord zijn en of het schip voldoet aan alle veiligheid- en beveiligingseisen. Voor grote binnenvaartschepen en schepen met gevaarlijke stoffen komt er een verscherpt verkeersmanagementbeleid. Zij krijgen, net als de zeevaart, met behulp van de modernste computertechnieken, een voor alle partijen zo ideaal mogelijke vaarlijn en vaarplanning. Die is gebaseerd op ‘real time’ gegevens van bijvoorbeeld wind, stroom, waterdiepte, bodemligging en zoutgehalte.**

Dat maakte de Rotterdamse havenmeester Jaap Lems onlangs bekend op de vergadering van de Werkgroep

Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR). ‘Alleen op die manier kunnen we in de toekomst onze positie en de vlotheidsfactor behouden. Het aantal scheepvaartbewegingen groeit de komende jaren naar schatting veertig procent en zowel zee- als binnenvaartschepen worden steeds groter. De haven en de rivier kunnen niet breder of dieper, dus zullen we slim uit moeten nutten wat we hebben. Dat kan ook dankzij alle moderne ICT-technieken’, aldus Lems. Het megaproces (2006-2012) sluit aan op internationale en Europese ICT-ontwikkelingen op het gebied van zee- en binnenvaart, zoals AIS/ AI-IP en elektronische vaarkaarten. Zaken worden gefaseerd ingevoerd en geïntegreerd. ‘De binnenvaart moet dus niet denken dat zij pas in 2012 aan de beurt zijn. Het is een doorlopend proces en er zijn nu al zeeschepen die niet naast een binnen-

vaartschip willen liggen dat niet kan garanderen dat het veilig en beveiligd is’, stelde Lems. ‘Het klinkt hard, maar inderdaad, schepen die niet aan die eisen voldoen komen Rotterdam straks niet meer in. Maar met het nieuwe systeem kun je straks bijvoorbeeld ook precies zien waar nog een ligplaats vrij is en weet je voor de havengeldrekening ook precies hoeveel uren of dagen een schip in Rotterdam is!’ Ook de rol van de verkeersposten zal sterk veranderen. De operators gaan vooral informeren en registreren én controleren of schippers en kapiteins inderdaad de planning en vaarinstructies opvolgen. Om ‘blinde vlekken’ te voorkomen wordt het hele gebied onder radardekking gebracht en moet alle kleine-/recreatievaart straks voorzien zijn van een radarreflector.

## Meer ligplaatsen door ze slimmer in te delen

**De Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam heeft het havenbedrijf Rotterdam suggesties gedaan om de beschikbare wacht- en ligplaatsen efficiënter in te delen. Verder moet meer bekendheid worden gegeven aan ligplaatsen die nu niet of nauwelijks gebruikt worden en vraagt de WBR nieuwe ligplaatsen te creëren op plaatsen die niet (meer) gebruikt worden.**

Dat moet vooral een oplossing bieden voor het inmiddels structurele tekort aan ligplaatsen voor grote schepen en kegelschepen in het westelijk havengebied. Dat tekort wordt steeds nijpender omdat er steeds meer grote schepen komen en er door securitymaatregelen veel officieuze ligplaatsen zijn vervallen. De voorstellen zijn voorbereid vanuit de groep varende ondernemers van het CBRB. Zij stellen bijvoorbeeld voor

nieuwe ligplaatsen met autoafzet te realiseren op de landtong bij Rozenburg, boven de Stormvloedkering. Of de Geulhaven specifiek in te richten voor kegelschepen en daar enkele plaatsen voor dubbele kegel te wijzingen in één kegel. Uiteraard moeten er dan vervangende ligplaatsen worden gerealiseerd voor de overige vaart. Een ander voorstel is steigers op stroom in ‘de stad’ vooral te reserveren voor grote schepen en kleinere schepen naar de Maas- en Rijnhaven te verwijzen. Ook op plekken waar meerdere steigers zijn zouden een aantal plaatsen specifiek voor grotere schepen aangewezen moeten worden. Nu komt het voor dat op drie steigers vanaf 70 meter, drie ‘kleine’ schepen liggen, waardoor er geen ruimte meer is voor grotere schepen. Als de ‘kleine’ schepen bij of naast elkaar op één steiger gaan liggen, is die er wel.

### ■ Snel overleg

De vertegenwoordigers van het havenbedrijf hadden nogal wat kritische kanttekeningen. Er is afgesproken dat een kleine werkgroep met vertegenwoordigers van het havenbedrijf, CBRB, Kantoor Binnenvaart en ASV op korte termijn bekijkt of en waar eventuele aanpassingen mogelijk zijn. Waar mogelijk neemt het havenbedrijf eenvoudige aanpassingen dan gelijk mee in de begroting van volgend jaar.

In de WBR-vergadering werd gemeld dat alle stroomkasten in Rotterdam in de loop van volgend jaar worden uitgerust met een chipknipsysteem. Daarnaast wordt middels een subsidieproject voor het terugdringen van fijn stof/CO<sub>2</sub>, bekeken of (op de pontons) in de Rijn-/Maashaven ook van die stroomkasten geplaatst kunnen worden.

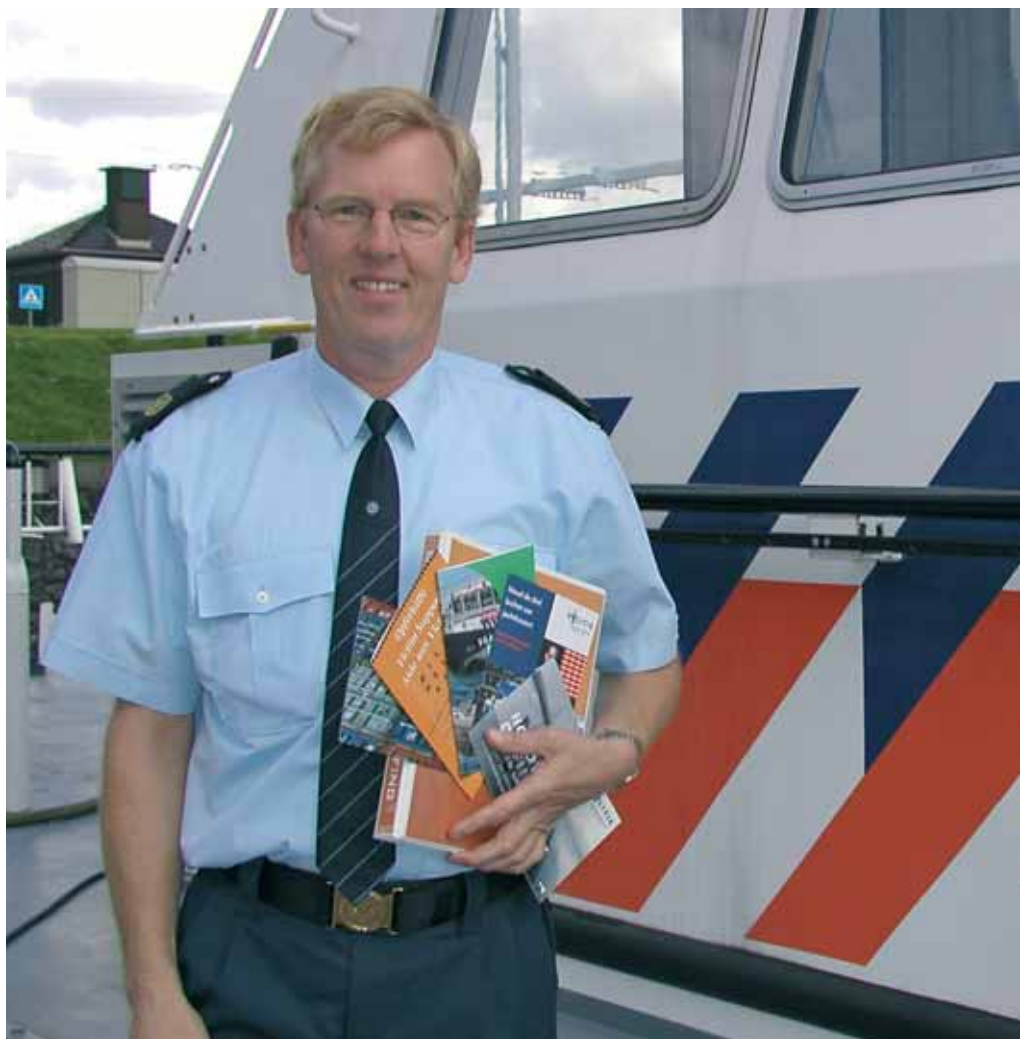
# Inbraken door ‘scoringsdrang’ steeds moeilijker te voorkomen

*‘Veiligheidsglas snijden ze desnoods met rubber en al uit de woning’*

door Lilian van Hiele

**‘Inbraak en diefstal zijn heel ingrijpend. Hoe dramatisch dat is weet je pas als het je een keer overkomen is. Op dat moment wordt je gevoel van basisveiligheid aangetast. Je slaapt slecht, wordt een beetje paranoia en het kan weken, soms maanden, duren voor je daar weer een beetje overheen bent’, zegt Jan van der Elst, preventiecoördinator van de Zeehavenpolitie Rotterdam-Rijnmond. ‘Bij vrouwen heeft het meestal een nog grotere impact. Die zijn vaak echt ontredderd als iemand alles in de woning overhoop heeft gehaald en met zijn smerige handen in hun kassen heeft gezeten.’**

‘En dat uiteraard allemaal nog los van de schade, het feit dat je soms hele dierbare spullen kwijt bent, plus alle moeite en tijd rondom eventueel rechercheonderzoek en de contacten met je verzekering’, zegt Van der Elst. ‘Er is dus alle reden inbraak te voorkomen. Tegelijkertijd wordt dat steeds moeilijker omdat inbrekers hun werkgebied verleggen. Als huizen en gebouwen beter beveiligd zijn dan schepen, kiezen ze schepen. Het aantal inbrekers dat steelt om drank en drugs te kopen groeit en vanuit die ‘scoringsdrang’ zijn ze ook nauwelijks tegen te houden.’ Alleen in de haven van Rotterdam wordt jaarlijks al een keer of zestig, zeventig ingebroken op binnenvaartschepen. Bij de ruim dertig die er het eerste half jaar gemeld zijn, zijn er opvallend veel waar inbrekers via een ingeslagen ruit van de woning, badkamer of stuurhut binnen zijn gekomen. Dat gebeurde vooral in de Maas- en Rijnhaven, Koningshaven, het Zuiddiepje en de ‘Hannokade’. ‘Veiligheidsglas snijden ze er desnoods met rubber en al uit en die inbraken worden soms zelfs gewoon gepleegd terwijl mensen aan boord zijn. Of ze houden in de gaten op welke tijden de schipper naar huis of naar de kerk gaat,



of de kinderen weg gaat brengen. Het is dus echt zaak deuren en ramen goed af te sluiten en andere anti-inbraakvoorzieningen te treffen’, waarschuwt Van der Elst.

## ■ ‘Schrikverlichting’

‘Wat het hang- en sluitwerk betreft, elke doe het zelfzaak heeft daar brochures over en spullen voor en verder kun je zelf bijvoorbeeld een alarmsysteem installeren. Je kunt ook doorslagwerend veiligheidsfolie kopen dat je onzichtbaar (en zeembaar) aan de binnenkant van de ramen kunt doen. Dat moet je dan natuurlijk ook tussen het rubber

doen. Je kunt luiken voor de ramen doen. Maar het scheelt ook al als je wat lichten aan boord laat branden als je weggaat, of aan laat springen op van die tijd klokken. Als je buiten ‘schrikverlichting’ aanbrengt, dus dat er een licht aangaat als iemand in de straal van de sensor beweegt. Als je ‘s avonds (als dat ook voor de burens kan) de plank binnenhaalt. Als je de burens vertelt dat je weg bent en elkaars schepen in de gaten houdt’, somt hij op. ‘Alles wat je doet om inbraak tijdrovend en lastig te maken, of de pakkans te vergroten, helpt!’ ‘We kregen pas een melding van een schipper die gestommel hoorde, naar

boven ging, een knul weg zag lopen en die samen met een buurman in wist te sluiten. Die jongen sprong in paniek over boord en die hebben ze gelukkig met een politieboot uit het water kunnen halen. Gelukkig ja, want ondanks je boosheid mag je er niet aan denken wat de consequenties waren geweest als die jongen verdronken was', zegt Van der Elst. 'Ik denk trouwens dat die zo geschrokken is dat je hem voorlopig niet op een schip zult zien!'

## ■ 'Aanhouden'

Een belangrijke vraag is natuurlijk wat je nou wel en niet mag als je zelf een inbreker betrapt. 'Als je op heterdaad een inbreker betrapt moet je direct 112 bellen. Ja echt, dat valt onder spoedeisend. Ik zal straks nog wel even uitleggen waarom. De politie zal dan zeker proberen zo snel mogelijk te komen. Dat hangt uiteraard af van de drukte en de prioriteiten, maar het is zeker niet zo dat we 'voor zo'n inbraakje' niet komen. Juist omdat we weten wat de impact kan zijn! Tot de politie komt mag de schipper de verdachte 'aanhouden', zegt Van der Elst. 'Haal of roep daar desnoods een buurman bij. Je mag de verdachte in de houdgreep nemen, maar niet vastbinden, laat staan in elkaar slaan. Je mag iemand wel onder 'verbale dreiging' op een stoel zetten en vaak lukt dat mentale overwicht ook wel omdat de inbreker in zo'n situatie vaak harder schrikt van de schipper, dan de schipper van de inbreker! Als je dat 'aanhouden' niet aandurft, onthoud dan in ieder geval het signalement', zegt Van der Elst. 'Ja, je mag ook met een camera of telefoon een foto maken, maar die mag je uiteraard niet verspreiden of publiceren, alleen aan de politie geven als bewijs. Want juist bewijs hebben we in dit soort zaken hard nodig. Je kunt niet zo maar iedereen die wellicht uit interesse voor de binnenvaart bij een schip staat, arresteren omdat zijn gezicht je niet aanstaat. Dan krijgen we een politiestaat! We kunnen alleen iets als we overtuigend bewijs hebben!'

## ■ Snel vrij

De kritiek van veel schippers is dat, als er al een inbreker wordt opgepakt, die binnen een paar uur op straat – en dus ook weer aan boord – staat. 'Die

verhalen kennen wij natuurlijk ook. Er zijn mensen die al een paar keer voor inbraak aan boord van schepen gezeten hebben. Ook een paar aan drugs verslaafde schipperszons, die dus precies de weg weten aan boord. Maar als mensen hun straf hebben uitgezeten moet je ze vrij laten. Vaak is er ook gebrek aan bewijs. Ook inbrekers worden steeds slimmer. Je moet ze op heterdaad betrappen, vandaar dat ik zei bel 112, of echt aan de hand van vingerafdrukken of (bloed)sporen kunnen bewijzen dat zij de dader zijn', legt hij uit. 'Of ze bekennen alleen die ene inbraak en van de andere hebben we dan geen aangiftes. Dan kunnen we er niks mee. Hoe vervelend dat ook is.' 'Zo komen we automatisch op een volgend probleem. Veel schippers doen geen aangifte. Omdat ze daar geen tijd voor hebben, geen zin in hebben of denken dat de politie daar toch niks mee doen. Dat doen we dus wel! Als er een beetje lijn in aangiftes zit wordt er extra gepatrouilleerd, door boten en wijkpolitie. Als we dan iemand zien lopen die voldoet aan een signalement dat we van schippers hebben gekregen, spreken we zo iemand aan en vragen wat die daar doet. Dat 'tegenhouden' is nieuw beleid en ook dat werkt heel preventief. Voorkomen is beter dan genezen en het scheelt iedereen veel ellende en (papier)werk.'

## ■ Lijstje als bewijs

'Als we het dan toch over voorkomen en papierwerk hebben, het is heel verstandig een lijst te maken met alle gegevens van dure nautische en persoonlijke spullen (sieraden, geluidsapparatuur, camera's) met registratie- en serienummers en kopieën van bonnen. Maak desnoods foto's en mérk je spullen. Daar zijn speciale stiften voor. Als we die spullen dan later ergens vinden, weten we dat ze van inbraak afkomstig zijn. Dan hebben we gelijk bewijs en is er een kans dat je nog wat van je spullen terugkrijgt. Tegelijkertijd heb je, als er ondanks alle preventieve maatregelen toch wordt ingebroken, gelijk een lijstje voor je verzekering.'

*Aangifte doen kan ook telefonisch (0900-8844) of via internet. Kijk voor meer details op: [www.politie.nl/Overige/Aangifte](http://www.politie.nl/Overige/Aangifte)*

## Vergunning blijft nodig

Het Centrum voor Werk en Inkomen (CWI) heeft de vrijstelling voor het zonder 'arbeidstoets' in dienst nemen van (vol)matrozen en stuurlieden uit de nieuwe EU-landen verlengd tot eind november. U hoeft dus niet zoals vroeger eerst Nederlands personeel te zoeken, maar voor binnenvaartpersoneel uit bijvoorbeeld Polen, Tsjechië en Slowakije, moet nog wél steeds een tewerkstellingsvergunning worden aangevraagd. Middels een vragenformulier moet u, voor u iemand in dienst neemt, aantonen dat u voldoet aan de Nederlandse arbeidsvoorwaarden (toepassen CAO), arbeidsomstandigheden en huisvesting. Voor veel andere beroepen is de vrijstelling van de arbeidstoets inmiddels vervallen, maar het CWI erkent vooralsnog dat in Nederland onvoldoende gekwalificeerd binnenvaartpersoneel te krijgen is.

## Detacheren of inlenen

Kantoor Binnenvaart heeft het CWI tijdens een hoorzitting gevraagd duidelijkheid te geven over het verschil tussen het detacheren en inlenen van binnenvaartpersoneel uit nieuwe EU-landen. Als een werknemer wordt gedetacheerd geldt een meldplicht, maar als sprake is van inlenen moet een tewerkstellingsvergunning worden aangevraagd. Het verschil tussen die werkvormen ligt door de binnenvaartpraktijk wat ingewikkelder dan in andere sectoren. Bij uitlenen gaat de aansturing van de werknemer over naar het bedrijf dat inleent. Bij detacheren wordt de werknemer tijdelijk bij een ander bedrijf tewerkgesteld en blijft de aansturing de verantwoordelijkheid van het bedrijf dat detacheert. Als een Poolse uitzendbureau een Poolse stuurman detacheert op een Nederlands schip, blijft dat Poolse bureau zijn werkgever. Dat staat los van de nautische hiërarchie tussen schipper en stuurman aan boord. We hopen snel uitsluitsel te krijgen. Het is in ieder geval verstandig te controleren of het bureau waarmee u zaken doet de gedetacheerde werknemer heeft aangemeld, of dat u een tewerkstellingsvergunning voor die werknemer aan moet vragen.

# Commissie ontwikkelt binnenvaartactieplan

*'ESO hamert op kansen kleinere tonnages'*

door Henk van der Velde, ESO

**De Europese Commissie presenteert volgend voorjaar een definitief actieprogramma voor de Europese binnenvaart, gericht op de jaren 2006 - 2013. Dat plan is gebaseerd op het PINE-rapport dat onderzocht wat de perspectieven van de binnenvaart zouden zijn in het nieuwe, uitgebreide Europa. Dat rapport werd dit voorjaar met de sector besproken. De resultaten van die discussie zijn verwerkt in het actieprogramma dat onlangs door Fotis Karamitsos, directeur van directoraat G (zee- en binnenvaart), werd voorgelegd aan alle belanghebbenden. Daar was uiteraard een grote ESO-delegatie bij aanwezig.**

Uit het actieplan blijkt dat de Commissie begrijpt wat de sector nodig heeft. Kansen en knelpunten zijn gerubriceerd in zes overzichtelijke hoofdstukken. Per hoofdstuk zijn mogelijkheden genoemd om die te bereiken: nationale en Europese steunprogramma's, het wegnemen van administratieve barrières en - heel praktisch - het maken van een handboek dat een eind maakt aan het subsidiedoolhof. Ook het gelijk trekken van de vervoersregelgeving in alle EU-landen staat prominent in het plan. ESO heeft grote waardering voor het actieplan van de Commissie, maar heeft tijdens de zitting, onder andere, speciaal aandacht gevraagd voor innovatie (on)mogelijkheden van de kleinere tonnages. We hebben ook naar voren gebracht dat een bepaalde mate van capaciteitsbeleid in sommige sectoren of categorieën niet bij voorbaat uitgesloten moet worden. In het verleden heeft dat geleid tot aanmerkelijke vernieuwingsdrang.

De Commissie wil onderzoek naar en invoering van nieuwe logistieke diensten, waaronder intermodale lijndiensten (combinaties weg, rail, water)

en samenwerking binnen de sector (zoals coöperaties en samenwerkingsverbanden). Goed ondernemerschap wordt aangemoedigd, de sector moet aantrekkelijk worden gemaakt voor nieuwkomers en het verkrijgen van het benodigde kapitaal moet worden vergemakkelijkt. De ESO heeft in dat verband op de mogelijkheid van een Europees garantiefonds gewezen. Verder moeten administratieve belemmeringen en overkill worden weggewerkt en moet de communicatie tussen overheidsdiensten worden verbeterd. Als voorbeeld hebben we de registratie van het afvalvervoer (bij ons NIWO) genoemd, waarbij een ander ministerie dan het eigen vervoersdepartement de binnenvaart opzadelt met administratieve lasten. De registratie is in de lidstaten ook nog eens op zeer verschillende wijze geregeld, terwijl die regeling in feite niets toevoegt aan het Europese vervoerscertificaat.

## ■ Stimulansen

Bij het stimuleren van modernisering en innovatie wijst de commissie vooral op de ontwikkeling en stimulering van vernieuwende scheepsontwerpen en -technologie, technieken die de veiligheid verhogen, milieuefficiënte motoren en renovatieconcepten van bestaande schepen. De Commissie noemde daarbij onder meer een Europees innovatiefonds en de ontwikkeling van modelprojecten. Verder pleit de Commissie voor verbetering van de arbeids- en sociale voorwaarden, goede doorstroommogelijkheden en wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties, ook om de sector aantrekkelijkheid te houden voor (toekomstige) werknemers. Ook samenwerking - met logistieke partners en andere modaliteiten - en imagoverbetering hebben, naast ladingverwerking, onmiskenbaar invloed op de instroom van gekwalificeerd personeel.

Samen met de sector wil de Commissie daarom inzetten op wervingscampagnes, Europese beroepskwalificaties en overleg over arbeidsomstandigheden. Ook vrij verkeer van werknemers is een doel. Bij beïnvloeding van logistieke besluitvorming zijn goed gecoördineerde promotieactiviteiten en een goed, bruikbaar marktobservatiesysteem van groot belang. De Commissie wil daar aan meewerken.

## ■ Infrastructuur

De Commissie wil een Europees ontwikkelingsplan voor de verbetering van (het onderhoud van) waterwegen en overslagfaciliteiten, maar ook beleid voor (her)inrichting van industrieterreinen aan het water. Invoering van RIS kan de veiligheid en het gebruik van de infrastructuur bevorderen en de gebruikscapaciteit vergroten. De Commissie geeft wel aan dat naast subsidieprogramma's ook wordt gesproken over het doorberekenen van de kosten voor het gebruik van de infrastructuur.

Aan het slot van de hoorzitting stelde Karamitsos dat er, om de binnenvaart in Europa politiek en logistiek sterk te maken, één krachtig Europees instituut nodig is dat namens de sector met autoriteit op kan treden. ESO onderschrijft dat, maar vindt wel dat de kennis en ervaring van de rivierencommissies (Rijn en Donau) daarin behouden moet blijven. Met name de CCR heeft al vergaande harmonisatie van de binnenvaartregelgeving bewerkstelligd. De Akte van Mannheim is tenslotte de voorloper van de Europese gedachte en de onbelemmerde (Europese) markt. Inmiddels zijn ook de lidstaten geconsulteerd.

De Commissie kijkt nu of de plannen nog bijgesteld moeten worden en hoopt het definitieve plan medio volgend jaar te presenteren.

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

# Tien vragen aan...

**Dirk van der Meulen**, zelfstandig internetondernemer en oprichter en eigenaar van Vaart Info BV. Hij ontwikkelde de Vaart!Vrachtindicator, maakt Vaart!-Webnieuws en onderhoudt discussieforums als Vaart!, Vaart!Familie, Vaart!PC, Spitsenvaart en een aantal maritieme sites als Scheepvaart.pagina.nl  
Hij zet zich al jaren in om juist varende ondernemers te interesseren voor praktische telematicatoepassingen. Van der Meulen (52) studeerde Sociale Geografie en ging daarna de journalistiek in. Hij werkte bij Dagblad van het Noorden, Weekblad Schuttevaer, Eurotrade, Vraag en Aanbod en begon in 2000 voor zichzelf.

## 1. Waarom koos je de combinatie binnenvaart en telematica?

‘Neem er dan ook gelijk journalistiek bij. Journalistiek is een vorm van communiceren. Een krant is eenzijdig, bij internet krijg je gelijk respons en juist die interactie is zo verschrikkelijk leuk. Zo is in 1996 het Vaart!Forum al ontstaan. Daar discussiëren schippers over wat hen bezig houdt. Nautische en technische zaken, vrachten, de reservefondsen, de internaten, alle emoties na een ernstig ongeval, het nut van de bonden. Noem maar op. Om te voorkomen dat de honderden deelnemers té veel berichten kregen, zijn gespecialiseerde lijsten ontstaan. Er lezen en schrijven inmiddels ook ‘walmensen’ mee: toeleveranciers, ex-schippers, mensen van organisaties, ambtenaren. Dat levert leuke en pittige discussies op.’

## 2. Wat is Vaart!Webnieuws?

‘Met Vaart!Webnieuws krijg je (bijna) dagelijks via e-mail een overzicht van het belangrijkste nautische en algemene nieuws. Waar je ook weer op kunt reageren. Nieuws maakt nieuwsgierig en dat leek een goede manier varenden te stimuleren gebruik te gaan maken van telematicatoepassingen. Je kunt snel communiceren, en toch zelf bepalen waar en wanneer je zakelijke en privé mail binnenhaalt. In het begin hikten veel schippers aan tegen de aanschaf van een computer, lage GSM-snelheden en hoge kosten. Inmiddels kunnen varenden dankzij GPRS, UMTS, satelliet en wifi-toepassingen haast net zo makkelijk en tegen dezelfde kosten op internet als aan de wal. De mogelijkheid direct door te klikken naar de

bronnen van het geselecteerde nieuws maakt Vaart!Webnieuws nog aantrekkelijker.’

## 3. Hoe werkt de Vaart!Vrachtindicator?

‘Schippers die daaraan meedoen geven elke reis een aantal basisgegevens door. Soort lading, tonnage, laad- en losplaats, de vracht, eventuele voorwaarden en toeslagen, de afgelegde kilometers en sinds een paar maanden ook de bunkerprijs. Die gegevens gaan in een databank en de deelnemers krijgen vervolgens per e-mail viermaal per dag een geanoniseerd overzicht. Zo weten ze wat er in hun vaargebied of tonnageklasse aan vracht is betaald en dat geeft je de mogelijkheid met kennis van zaken de onderhandelingen met bevrachters in te gaan. Neem de schipper die met 2000 ton kolen voor 5 euro naar Mannheim ging. Nog voor hij die reis aan Vaart!Vrachtindicator had kunnen melden las hij dat een collega uit hetzelfde zeeschip laadde voor 5.50. Hij heeft z'n bevrachter gebeld of die zich soms 'vergist' had en uiteindelijk kreeg hij ook 5.50. Die duizend euro was snel verdiend!’

## 4. Hoeveel ondernemers doen daar aan mee?

‘Op dit moment 331, het breidt zich nu echt uit als een olievlek. In de vrije markt ben je elkaars concurrenten, maar als varende ondernemers heb je ook een gezamenlijk belang bij actuele marktinformatie. Ook bij verlenging van contractwerk zijn de vrije markt-tarieven belangrijk. Voor de afschaffing van de beurzen spraken overheden al over de opzet van een transparant



(foto Lillian van Hiele)

marktobservatiesysteem. Dat is er nooit echt gekomen. Op deze manier heb je een continue toets van de praktijk.’

## 5. Kun je al conclusies trekken?

‘We zijn drie jaar bezig en er staan inmiddels ruim 15.000 reizen geregistreerd. Alles is geïndexeerd via een prijs per tonkilometer zodat je vrachten onderling kunt vergelijken. Wie meedoet ziet in het retourmailtje direct hoe z'n reis 'scoort' ten opzichte van vergelijkbare reizen. Door alle informatie in grafieken te zetten zie je precies het verloop van het vrachtniveau per sector, tonnageklasse en/of bestemming. Lijntjes zeggen meer dan herinneringen en hoe verder je dat uitwerkt des te meer details en misstanden er boven komen.’

**Misstanden?**

'Veel bevrachters buiten de vrij geworden binnenvaartmarkt volledig uit, veel schippers hebben nog niet of onvoldoende leren onderhandelen. Een vrije markt betekent dat alles open en onderhandelbaar is. Niet dat je je kapot moet laten maken. En dat gebeurt nu wel! Uit de Vaart!cijfers blijkt dat de vrachten gelijk blijven, terwijl de kosten fors stijgen. De gasolieprijs is de laatste anderhalf jaar verdubbeld. Als je de argumenten van schippers hoort om die niet door te berekenen, is dat werkelijk beangstigend!'

**Welke argumenten zijn dat dan?**

'Dat er, als je maar voldoende innoveert, voldoende overblijft van de vracht. Dat bevrachters dat toch niet willen betalen. Of dat een inkomensstijging via de gasolie je zuur kan opbreken als de gasolieprijs daalt. Er zijn een heleboel verladere die op dit moment een gasolietoeslag betalen, maar als je er niet om vraagt, betaalt de bevrachter die niet door. Dat je dat als ondernemer laat gebeuren! Terwijl die kosten soms oplopen tot dertig, veertig procent van je vracht. Daar kan ik me vreselijk kwaad over maken. Wat dacht je dat verladere en bevrachters voor conclusies uit die dienstbaarheid van de schippers trekken? Inmiddels zet ik in het retourmailtje, aan de hand van de actuele prijs en overeengekomen gasolietoeslagen van Duitse kolenimporteurs, hoeveel procent extra vracht je zou moeten rekenen in verband met de hoge gasolieprijs. In de hoop dat mensen wakker worden.'

**Hoe reageren bevrachters daarop?**

'Ik heb nog nooit een directe reactie van een bevrachter gekregen, maar ik hoor wel dat ze mopperen, dreigen of tegen schippers zeggen dat ze niet aan de Vrachtindicator mee mogen doen. Onzin natuurlijk! Je bepaalt als

ondernemer zelf hoe je aan je marktinformatie komt. Je doet niks verkeerd, je vertelt elkaar alleen achteraf wat voor vracht je gekregen hebt. Als bevrachters 'bang' zijn, moet je je eens afvragen waarom ze dat zijn. Zij zijn onderhandelaar van beroep. Het zijn vaak ook oud-schippers of schipperszoon die precies weten hoe het werkt. Het valt me ook tegen dat de bonden na het afschaffen van de beurzen nooit met trainingen of coaching zijn gekomen. In je eentje trek je als schipper de markt niet omhoog en onderhandelen is natuurlijk ook heel lastig. Zeker omdat je in de vrije markt met meerdere bevrachters te maken hebt.'

**Is de ontwikkeling van telematica gegaan zoals je had verwacht?**

'Absoluut! Zelfs veel sneller dan verwacht. Ik ken al meer dan 2000 schippers die actief met e-mail bezig zijn. Dankzij alle nieuwe technieken, hogere snelheden en lagere kosten, zijn ook handige nautische en bedrijfsmatige toepassingen nu voor steeds meer mensen beschikbaar. Waterstanden en stremmingen krijg je nu direct aan boord, zelfs verwerkt in je elektronische kaart. Als je een personeelsadvertentie zet, kun je die matroos twee dagen later aan boord hebben. De ontwikkelingen gaan nog steeds door. Internet bestaat in deze vorm nog maar een jaar of tien, en elke dag stuit ik weer op iets verrassends.'

**Lukt het mensen zonder computer nog de achterstand in te halen?**

'O jawel. Er bellen regelmatig schippers hoe dat moet. Nou, koop een computer en een geschikte telefoon, vraag je kinderen om hulp, of bel Autena, Dacom, Dekatel of 4Com. Die helpen je graag. Ik denk zelfs dat het heel verstandig is er nu nog aan te beginnen, want er staat nog veel meer te gebeuren.'

Lilian van Hiele

*Mijn dochter van veertien heeft met mijn klantnummer via internet een heleboel kleren bij een postorderbedrijf besteld. Toen wij dat hoorden was het al te laat alles retour te sturen. Moeten wij nu toch de rekening betalen?*

Veel postorderbedrijven sturen zendingen een aantal dagen op zicht met de bepaling dat de spullen binnen de zichttermijn retour kunnen worden gezonden, waarna alleen de bezorgkosten moeten worden betaald. Is die zichttermijn verlopen, dan resteert in beginsel niet anders dan het betalen van de rekening. Om dergelijke situaties te voorkomen kunt u uw klantnummer laten blokkeren of schriftelijk een beperking aanvragen (plus waarom!). Indien de beperking wordt toegekend, wordt bij elke volgende bestelling gecontroleerd of die inderdaad ten laste van uw creditcard mag worden gebracht.

*Een bobcat heeft een stuk van mijn ruilm ladder afgereden. Nu komt hij net boven tegen de den. De baas van de losploeg vond de ladder te kort en zei dat ze de volgende keer niet meer zouden lossen als er geen langere kwam. Kan hij dat eisen? De ladder stond wel goed vast.*

Volgens het ROSR (art. 11.05.5) moet een ruilm ladder drie treden boven de rand van het luik uitsteken als de ladder in een hoek van 600 staat. De sportafstand mag maximaal 30 cm bedragen. Er moeten bij een laadruim tenminste twee draagbare ladders aanwezig zijn, wanneer vaste klimvoorzieningen ontbreken. Dit is een uitrustingsvoorschrift, waarop de politie kan controleren.

*Afgelopen zondag was ik besteld om in Antwerpen te laden. Het liep allemaal uit. Ik heb niet geladen, wel laadgereed gelegen. Heb ik recht op zondagsvergoeding?*

Volgens het betreffende besluit is de zondagsvergoeding en in voorkomende gevallen ook de vergoeding voor nachtwerk en de extra lig- of overlidag, slechts verschuldigd als daadwerkelijk geladen of gelost wordt.

## TopTips

**ONDIEPTES** - Ondieptes op de Rijn zijn altijd vervelend, zeker als je al op waterstand ligt als de Nautische Information een zogenaamde Fehltiefe omroept. Wanneer die over de hele breedte van de rivier zit, zul je moeten lichten, maar soms heeft het voor jouw schip geen consequenties en kun je, als je precies weet waar die zit, om de ondiepte heen varen. Die informatie is per fax of internet op te vragen. Op [www.elwis.de](http://www.elwis.de) (Nachrichten für die Binnenschifffahrt) staan kaartjes waarop precies te zien is waar de ondiepe stukken zich bevinden.



.....  
**VAARKAARTEN BELGIE** - Op de site van Promotie Binnenvaart Vlaanderen staan vier handige overzichtskaarten van de Belgische vaarwegen inclusief vaarweg- en klasse-indeling, beheersdiensten (Vlaanderen) en een Europese vaarwegenkaart. Kijk op [www.binnenvaart.be](http://www.binnenvaart.be) en klik daar op Nederlands, ondernemers en vaarwegenkaarten.

Op de site staat ook veel nuttige informatie over de Belgische reglementeringen.

De vaarwegen in Wallonië zijn te vinden bij de Waalse promotieorganisatie: [www.opvn.be](http://www.opvn.be)

kies daar: transport fluvial, en vervolgens: cartes de navigation

# Spiegelbeeld

(Zoek de elf verschillen)



(foto Lillian van Hiele)

## Tegenslag voor Duitse schipper

.....  
Een lang gekoesterde wens van de Duitse binnenvaart om aanpassing van het belastingsysteem zodat zij de boekwinst op het "oude" schip belastingvrij mee kunnen nemen naar het 'nieuwe' schip, gaat niet in vervulling. De regering Schröder had een dergelijke wetswijziging voorgesteld, maar het is in de Bundesrat - de raad van de deelstaten - gesneuveld.

De Duitse binnenvaartorganisaties ijveren al heel lang voor die mogelijkheid, die in Nederland wel bestaat. De Duitse organisaties zien het als een van de effectiefste middelen om de innovatie en investeringen in hun vloot een 'schwung te' geven. Als je naar de Nederlandse vloot kijkt zouden ze daar wel eens gelijk in kunnen hebben! Waarom de wijziging niet doorgaat is niet helemaal duidelijk. Enerzijds was het onderdeel van een breed pakket van wijzigingen, anderzijds was er op dit onderdeel vanuit verschillende deelstaten kritiek. De Duitse organisaties geven de hoop niet op en zullen dit item bij de nieuwe regering wederom aankaarten.

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

# Niet flauw over nieuwbouw

door Erik van Toor

**In het voorjaar hebben de besturen van ONS en RKSB een enquête rond gestuurd. Die gaf met 46,5% respons een voorbeeldig resultaat! Eén van de onderdelen was de bereidheid te betalen voor een saneringsregeling. Zonder uitgebreid op de uitslag in te gaan, die moet nog verder geanalyseerd worden, blijkt al wel dat een meerderheid van de ONS- en RKSB leden vóór een saneringsregeling op bedrijfsniveau stemt.**

We moeten echter ook niet blind zijn voor ontwikkelingen in de markt. We constateren al een langere periode stagnerende vrachten en een behoorlijke onmacht van de bedrijfstak de sterk gestegen directe vaarkosten door te berekenen. Het lijkt niet overdreven in de droge lading een overcapaciteit te constateren. Zodra er water is, zuigen grote eenheden gigantische hoeveelheden lading van de markt, zodat de spoeling voor iedereen dun wordt. In het licht daarvan zou je verwachten dat geestdriftige ondernemers even pas op de plaats maken bij plannen nog

meer tonnage aan de markt toe te voegen. Waar aan de wal gedegen marktonderzoek plaatsvindt voor er grote investeringen worden gedaan, lijkt er in de binnenvaart te worden gebouwd omdat burens of familie dat ook doen. Van sommige financieringsconstructies rijzen je haren te berge, maar er lijkt in sommige gevallen gewoon gebouwd te moeten worden. Werven over heel de wereld zitten jaren volgeboekt om binnenvaartschepen voor de Europese markt te bouwen.

## Effecten

Maar die schepen moeten wél vol. De toekomstperspectieven voor de vervoersgroei zijn goed, maar de toevoeging van tonnage aan de vloot is gigantisch. En er zijn ontwikkelingen die sommige mensen misschien niet willen horen, maar die wél realiteit zijn. Als voorbeeld noem ik de wagonbelader die bij de EMO in aanbouw is, die de capaciteit vergroot van de huidige 2,5 miljoen ton, naar 8 miljoen ton per jaar. De EMO verwacht dat ontvangers in het



Benedenrijn- en Rijn Neckargebied tussen de tien en dertig procent van hun lading van water naar spoor zullen verschuiven om hun afhankelijkheid van de binnenvaart te verkleinen.

En natuurlijk zal de ingebruikname van de Betuwelijn onherroepelijk lading kosten.

Het gaat er natuurlijk niet om dat de één de ander zijn nieuwbouw misgunt. Nieuwbouw is noodzakelijk om de vloot modern en innovatief te houden. Maar er is een verschil tussen verstandig innoveren en ongebreideld tonnage aan de vloot toevoegen. Veel ondernemers zien al jaren met lede ogen hoe hun markt overspoeld wordt met - vooral grotere - nieuwe eenheden. De effecten voor het ondernemersklimaat in de binnenvaart zijn ongunstig. In die zin is pas op de plaats op dit moment zeker niet overbodig.

## VRAAG EN ANTWOORD

*Wij hebben een bemanningslid met een Elbe-patent. Is dat gelijkgesteld aan een vaarbewijs?*

Nee. Op grond van de Europese richtlijn uit 1991 inzake wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen zijn een aantal buitenlandse vaarbewijzen gelijkgesteld aan het Nederlandse vaarbewijs (en andersom uiteraard). Het Elbe-patent staat niet op dat lijstje.

*Mijn schip is 780 ton en mijn liggeld in België 27 cent per ton. Een schip van 750 ton heeft echter 30 cent per ton. Dat is meer dan ik heb. Hoe zit dat?*

Dat is ondervangen met de bepaling dat het liggeld niet lager is dan het liggeld van het grootste schip uit de vorige categorie. Dit betekent dat het liggeld voor de schepen van 750 tot en met 833 ton 225 euro bedraagt. Boven de 1600 ton doet zich hetzelfde voor bij de overgang van 27 naar 25 cent. Van 1600 tot en met 1728 ton bedraagt het liggeld 432 euro. (KB 1-12-1999, nr. 2000-776)

*Kan ik mijn "papieren" vaarbewijs omwisselen voor een creditcard model?*

Iedereen die na 1 maart 2001 een papieren vaarbewijs heeft gekregen, dient dit bij het CBR, de opvolger van het KOFs, om te wisselen voor een creditcardmodel. Dit is, ongeacht uw leeftijd, een eis van het Ministerie van V&W. Heeft u het vaarbewijs vóór maart 2001 gekregen, dan wordt de pas vernieuwd wanneer u een eerstvolgende leeftijdsgrens van 50, 55, 60 of 65 jaar hebt bereikt.

## Van het secretariaat



### In memoriam ds. Verheul

Ds. Anton Cornelis Verheul is 25 augustus enkele weken na zijn 76<sup>e</sup> verjaardag plotseling overleden. In 1965 werd hij bevestigd als schipperspredikant van de Gereformeerde Kerken in Nederland. Vanaf 1977 was hij belast met het pastoraat onder de schippers voor Zuid-Nederland en woonde daarbij met zijn gezin in Sleeuwijk. In 1994 ging hij met emeritaat.

Velen kenden ds. Verheul en hij kende veel, zoniet bijna alle schippers, die tot een protestantse kerk behoorden. Op zijn onnavolgbare wijze verzorgde hij het pastoraat onder de schippers. Onvermoeibaar klauterde hij op en over de schepen. Op alle plaatsen in Nederland, waar maar schepen kunnen liggen, kon hij plotseling opduiken.

Ook ontbrak hij nooit op de jaarvergaderingen van onze bond. In de pauzes zag je hem van de één naar de ander gaan, om met iedereen een paar woorden te wisselen. Van ieders persoonlijke omstandigheden was hij op de hoogte.

Ik had veel contact met hem over de kerkdiensten in Mannheim, die hem altijd zeer na aan het hart lagen. Helaas liet zijn gezondheid het hem de laatste jaren niet meer toe in deze diensten voor te gaan. Ook in zijn predikantsjaren werd hem en mevrouw Verheul verdriet in hun gezin niet bespaard. Maar op de liturgie van zijn uitvaartdienst stonden de woorden uit Psalm 68: 'Dag aan dag draagt Hij ons; die God is ons heil.' Zó leefde hij en in dat vertrouwen is hij gestorven.

Wij willen deze predikant van

de oude stempel met ere gedenken en wensen zijn echtgenote, (klein)kinderen en familie in deze moeilijke tijd Gods kracht en zegen toe. Laten wij hen in onze gebeden gedenken.

P.J. Fernhout, ms Wantij

### Eindejaarsbijeenkomsten

Tussen kerst en jaarwisseling houdt de CBOOB de gebruikelijke eindejaarsbijeenkomsten. Duisburg-Ruhrort bijt het spits af op 24 december.

### Bestuursvergaderingen

Eind september vergaderde het hoofdbestuur o.a. over de volgende punten: registratie afvalstoffenvervoer, brandstofprijzen, zorgstelsel ziektekosten, arbeidsongeschiktheid zelfstandigen, het onderzoeksrapport beprijzing rijksinfrastructuur, ESO-agenda. Bij bestuurszaken werd de bestuursorganisatiecommissie gevraagd kandidaten te zoeken voor de bestuursopvolging in 2006.

Op 24 oktober houdt het bestuur een bezinnings- en discussiedag over de meerwaarde van een brancheorganisatie als de CBOOB. De volgende hoofdbestuursvergaderingen worden gehouden op 31 oktober en 12 december. Eventuele aandachtspunten voor het bestuur kunt u daarvoor insturen. Liefst wel tijdig.

### 25 jaar getrouwd

Piet en Maja Crielaard, ms Rodeur, op 5 september (Postbus 1158, 3300 HB Dordrecht).

Bram en Iza Lindhout-Theunisse, koppelverband Inge, op 3 oktober (Tienhoven 110, 4697 GT St. Annaland)

## Vloek

*Christus Jezus heeft ons vrijgekocht van deze vloek door voor ons te worden vervloekt...*

*Galaten 3: 13*

Wie met het geloof is opgevoed, zal geleerd hebben dat vloeken verkeerd is. Vloeken komt neer op iemand vernietigen met woorden. In de bijbelse tijden waren er mensen, aan wie je kon vragen een vloek uit te spreken. Maar toen al was duidelijk dat het geloof oproept tot een ander gebruik van woorden. Dat we niet vloeken, maar zegenen. Want zegenen is: goede, opbouwende woorden spreken. Of het nu om God of om mensen gaat.

Vloeken kan verleidelijk zijn. Om kracht bij te zetten aan onze uitingen van teleurstelling of woede. Omdat anderen het fout hebben gedaan en wij er de dupe van werden. In die geest spreekt de Galatenbrief over de vloek. De opvatting die wordt bestreden, is: je bent vervloekt als je niet de dingen doet die de wet voorschrijft. Want de schrijver van de brief, Paulus, heeft ontdekt, dat geen mens alles kan volbrengen wat in de wet staat. Het is dus geen oplossing te vloeken, als dingen verkeerd zijn gegaan. Hij wijst op Jezus, van wiens leven de betekenis het duidelijkste wordt in zijn sterven. Wat hebben toen zijn vijanden en vrienden gefaald. Door zijn vijanden stierf hij een onverdiende, vernederende dood. Door zijn vrienden verlaten, raakte hij in een gruwelijke eenzaamheid. Waarom heeft Hij toen God en de mensen niet vervloekt? Omdat Hij vasthield aan God en de mensen. Zo gebeurde er iets merkwaardigs. Zijn vernederende dood aan een paal maakte hem volgens de gangbare opvatting tot een vervloekte. Maar door zich zo ver te wagen, kon de vloek in hem uitwoeden. Het kostte hem zijn leven, maar de dood was op een goed moment uitgewerkt. Waarom? Omdat hij niet vloekte, maar leefde en stierf op hoop van zegen. De prijs die hij betaalde, heeft vrijheid gebracht. Vrijheid van de vernietigende vloek, voor altijd.

R.J. Bakker

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

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