

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 6 - NUMMER 10 - OKTOBER 2004

CAO blijft van kracht

*Voorzichtige groei
binnenvaarttonnen*

*Ouders ontwikkelen
toekomstvisie internaten*

*Benzinereizen per
tank registreren*



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:
margit@kantoorbinnenvaart.org
Margit van den Berg (ONS)
Gerus Brugman (RK Bond)
Henk van der Velde (CBOB)

Eindredactie

Lilian van Hiele

Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

Layout en opmaak

Artnc Creatief Servicebureau,
Deventer

Uitgever

Rene Tijssen
ten Hagen & Stam,
Postbus 23
7400 GA Deventer

Abonnementen en verzending

ten Hagen & Stam
afd. CCC
Postbus 34
2501 AG Den Haag
tel. 070-3046850

Abonnementsprijs 2004:

€ 79,25 excl. BTW

Een abonnement kan ieder
gewenst moment ingaan.

Beeindiging van het abonne-
ment kan uitsluitend schriftelijk
geschieden, uiterlijk twee maan-
den voor het einde van de abonne-
mentsperiode. Nadien vindt
automatisch verlenging plaats.
Leden, contractanten en aangeslo-
tenen van Kantoor Binnenvaart
ontvangen het tijdschrift uit
hoofde van hun lidmaatschap.
Verschijning 11 keer per jaar

Advertenties

ten Hagen & Stam
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: 070-3044387
fax: 070-3044340

Drukkerij

Giethoorn Ten Brink

Artikelen mogen alleen
overgenomen, gekopieerd enz.
worden na uitdrukkelijke schriftelijke
toestemming van de uitgever.

tenHagenStam
UITGEVERS

Nederlandse uitgeversverbond

Groep uitgevers voor
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:

Vrijheid, elke dag een ander uitzicht en
dicht bij de natuur. Voor veel schippers
zijn dat de elementen die varen zo aan-
trekkelijk maken. (foto Lilian van Hiele)



Vaker in touw dan aan de wal 11 en 12

Veel belangstelling voor binnenvaart 20



SAB-servicekades dit jaar beschikbaar 24

Opgelost	4
Effe dubbel	5
Levensloopregeling	6
Benzinereizen registeren	7
Hollanders in EP	9
Offertes vergelijken	10
Leuke cijfers gezinsbedrijf	11,12
Toekomstvisie internaten	13
Einde arbeidsovereenkomst	15
Workshop bedrijfskosten	18
Ingezonden brieven	19
Binnenvaart in het nieuws	20
Spiegelbeeld	21
Groei binnenvaarttonnen	22
Reacties taalcursus	23
Servicekades bijna klaar	24
'Kookwekker' in de stuurhut	25
Arbo-actiepunten	27
Nieuws van ONS	29
CBOB-nieuws/overdenking	30

rubrieken

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

29 en 30

Opgelost

door Gerard Kester

Eén van onze leden krijgt controle van de WSP Frankfurt. Vriendelijke mensen, daar mankeert het niet aan, maar zij laten wel een zogenaamd Mängelbericht achter. Ter toelichting: op een Mängelbericht staan zaken die niet in orde zijn en waarvan de schipper binnen een bepaalde periode (meestal een maand) bij een WSP-dienststelde moet aantonen dat ze verholpen zijn.

In dit geval is niet direct een boete uitgeschreven, maar dat kan bij een Mängelbericht ook. Uiteraard volgt er sowieso een boete als het geconstateerde gebrek niet tijdig verholpen is. De schipper belt ons, faxt ons het Mängelbericht en informeert naar de juistheid van de volgende bemerkingen:

- De keuring van de autokraan ontbreekt.
- De hoogst toelaatbare bedrijfslast is niet op de kraan aangebracht.
- Het fabriekslabel ontbreekt.

In artikel 11.12 van het Reglement

onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) is uitvoerig beschreven waar kranen aan boord van schepen aan moeten voldoen. De door de WSP gemaakte bemerkingen horen daar inderdaad toe, ware het niet dat voor dit artikel een overgangsvoorschrift geldt. Dat luidt dat dit artikel slechts van toepassing is voor kranen die na 1 januari 1995 aan boord zijn geplaatst.

De kraan aan boord van het betreffende schip is vóór 1 januari 1995 geplaatst en derhalve gelden deze voorschriften niet. De WSP heeft dus een foutje gemaakt: het Mängelbericht is niet juist. Namens de schipper nemen wij contact op met de WSP Frankfurt. Een vriendelijke medewerkster noteert onze klacht met de belofte die door te spelen naar de betrokken agent, want die heeft die week nachtdienst. Een paar dagen later belt de politieman ons op en bevestigt dat hier inderdaad het overgangsvoorschrift van toepassing is. Zijn verontschuldigheden worden aanvaard en de kwestie is opgelost.

CAO blijft van kracht

De aangekondigde maatregelen van minister de Geus van Sociale Zaken hebben geen gevolgen voor de Binnenvaart CAO. Zolang de lonen niet wijzigen blijft een lopende CAO van kracht en de huidige binnenvaart CAO loopt nog tot eind 2005.

De Geus nam de maatregel om loonstijgingen van contractlonen in te perken. Dan gaat het dus om de schaal-lonen, vakantiegeld, toeslagen die verband houden met bepaalde arbeids-situaties (uitgezonderd resultaatafhankelijke uitkeringen), terugkerende uitkeringen en eenmalige uitkeringen. Als de minister zijn standpunt eind 2005 nog niet gewijzigd heeft komen de Kantoorbonden in het geweer. Een minimum CAO afspreken waar alleen je leden aan gebonden zijn en niet-leden geen boodschap aan hebben, is onaanvaardbaar, zowel voor de leden als voor de organisatie.

Lustrum-ledenwerfactie Kantoor Binnenvaart

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 aanbrengrer:

Naam: _____ Naam schip: _____
Adres: _____ Postcode + Plaats: _____

Gegevens nieuwe contractant:

Naam: _____ Naam schip: _____
Adres: _____ Postcode + plaats: _____
Datum: _____ Handtekening: _____

Stuur de bon in een ongefrankeerde envelop op naar: Kantoor Binnenvaart, Antwoordnummer 3067, 3000 WB Rotterdam.



Kantoor Binnenvaart

Een infopakket kan worden aangevraagd via info@kantoorbinnenvaart.org, telefoon 010-2060600 of per fax 010-4147584

Nieuwe contractanten ontvangen als welkomstgeschenk een compacte kwaliteitskijker (10x25) in een beschermetui. Aanmelders van contractanten krijgen een handig opvouwbaar leeslampje. Als u drie contractanten werft krijgt u ook die mooie verrekijker!

'Dat doen die schippers toch zelf!'

door Lilian van Hiele

Hoe vaak gebeurt het niet dat 's middags om vijf uur wordt gestopt met laden omdat de kraanmachinist naar huis gaat. 'We gaan morgen wel verder', is het dan. Maar je moet tóch gewoon de dag daarop bij de zeeboot zijn. Wie zou dan eigenlijk de bekeuring voor de overtreding van de vaartijdenwet moeten betalen? En wie is er dan eigenlijk verantwoordelijk als de schipper door te veel, en ook nog niet eens betaalde, (over)turen in slaap valt, en een aanvaring of schade veroorzaakt?

Je kunt roepen dat er meer controles, (nog) meer certificaten of nog scherpere veiligheidsregels moeten komen, maar de meeste schepen voldoen aan alle eisen en regels. Waar het om gaat is dat opdrachtgevers, ontvangers, bevrachters en wat voor tussenpersonen dan ook, het de schipper fysiek en financieel, dus qua tijd en geld, mogelijk maken aan alle regels en veiligheids-eisen te voldoen. Dus dat tankers de tijd krijgen volgens de regels te ontgasen. Dat je in de A1-vaart niet wordt 'gedwongen' 's nachts te varen om op tijd op de laadplaats te kunnen zijn. Er zijn zelfs tankers waar de bemanning een bonus krijgt als er onderbemand wordt gevaren.

■ Piekcapaciteit

'Dat doen die schippers toch zelf!', zullen opdrachtgevers en bevrachters zich verweren. Jawel, maar vraag en aanbod in de binnenvaart zijn zelden in balans. Er moet altijd 'piekcapaciteit' zijn, bijvoorbeeld voor laag water. In zó'n periode kan de schipper krijgen wat hij wil. Maar zodra de vraag naar scheepsruimte afneemt zijn veel schippers in de huidige markt, logischerwijs, bang dat ze niet fatsoenlijk, of zelfs helemaal niet aan de reis komen. Dan wordt het steeds lastiger niet te bezwijken voor veel te lage vrachten en/of manipulerende bevrachters en opdrachtgevers. Die, wanneer er iets fout gaat, ook nog

eens vrijuit gaan! Misschien moet er eens een keer een opdrachtgever aan de 'schandpaal' omdat hij of zij in feite 'opdracht' heeft gegeven voor de overtreding. Misschien moet de schade van een aanvaring eens een keer worden verhaald op de ladingbelanghebbende die de schipper, na langdurig oponthoud bij de belading, toch aan het afgesproken schema hield. In beide gevallen zijn ze in ieder geval medeverantwoordelijk! De rechter zal dat graag zwart op wit hebben dus is het altijd verstandig als u zo'n 'opdracht' even laat email- of faxen... Vaak is er dan overigens opeens veel minder haast, of wordt er opeens opvallend sneller geladen.

■ Relatie

Hoe kun je als vervoerder weerstand bieden tegen slechte voorwaarden en te lage vrachten? Je wilt graag een goede reis, maar je wilt ook je relatie met een/je bevrachter niet verspelen, en er is altijd de angst dat de buurman het goedkoper zal doen. 'Het enige dat je in de vrije markt kunt doen is "nee" zeggen', zegt de een. 'Het belangrijkste is dat je nooit onder je kostprijs vaart', zegt een ander. Maar de kostprijs van de één is de kostprijs van de ander niet. Door het verschil in vaste kosten, maar ook doordat de één wel loon, allerlei verzekeringen en z'n oudedagsvoorziening doorberekent en de ander niet. Om dat 'kostprijsbesef' te stimuleren belegt Kantoor Binnenvaart tijdens Rotterdam Maritime in samenwerking met de Rabobank een aantal workshops (pagina 18). Daar wordt ook aandacht besteed aan de Vaart!Vrachttindicator die deelnemers een overzicht van in hun vaar- en werkgebied betaalde vrachten stuurt, zodat ze hun bevrachter kunnen vertellen dat ze wéten wat er die dag of week betaald is, en dat ze met minder geen genoegen nemen. Blijft het probleem dat veel bevrachters als je belt altijd nog net één reis hebben, en dat de vrachten en voorwaarden van die éne reis bij de ene bevrachter en

die éne reis bij die andere bevrachter, ook nog eens opvallend vaak overeenkomen. Misschien moeten we daar met elkaar eens een tijdje op gaan letten. Prijsafspraken zijn in dit land verboden en als die wel worden gemaakt stelt de NMa daar forse boetes tegenover. Dat geldt kan beter naar de binnenvaart-ondernemer. Zelfs een 'dubbeltje' per ton meer bepaalt vaak al het verschil tussen een normale en een slechte reis, tussen winst en verlies, en tussen verantwoord en onverantwoord ondernemen.

TopTip

COMPUTERS – De computer voor de besturing van een tweedraadsysteem aan boord kan beter niet worden gebuikt voor andere doeleinden. Wie ook de boekhouding of zaken voor persoonlijke ontspanning (spelletjes, muziek maken of fotoshoppen etc.) op dezelfde computer zet, loopt het risico dat de basisinstellingen van vitale processen verstoord worden. Het is verstandiger de toepassingen te scheiden. Dus één computer te gebruiken voor allerlei functies aan boord (pompen, navigatieverlichting etc), en een andere voor de boekhouding, e-mail, internet, en privé-doel-einden. (bron: Bureau Telematica Binnenvaart)

Ook u vaart wel bij een goede levensloopregeling

‘Élk jaar kijken waar u staat’

door Wim Onderdelinden, directeur Stichting ABRI



Vut en pensioenen. We horen de laatste tijd nauwelijks anders.

Heel Nederland wordt er, zo lijkt het, mee geconfronteerd. De journaals staan er bol van. Er wordt inmiddels al gestaakt omdat de pensioenbelangen in het gedrang zouden komen. Het is heel verleidelijk één en ander nader te beschouwen, het gaat hier echter om werknemersbelangen. U, binnenvaartondernemer, moet, als het om pensioenzaken gaat, voor u zelf zorgen. Toch is het nieuwe beleid van het kabinet, de zogenaamde “levensloopregeling”, ook op u van toepassing.

Gedurende uw gehele levensloop moet u voldoende en tijdig maatregelen treffen om zaken geregeld te krijgen. Eigenlijk gaat het dan niet alleen om de financiering van de “oudere dag”. Ook in eerdere stadia van uw leven kunt u geconfronteerd worden met bijzondere omstandigheden: studie, ziekte, overspannenheid, verzorging kinderen en/of ouders, sabbatical-achtige wensen, en dergelijke. Al deze zaken en wensen kunnen (tenzij de financiële ruimte ontbreekt) worden gefinancierd uit:

- eigen middelen
- overwinsten
- pensioenachtige voorzieningen
- de toekomstige waarde van uw schip.

Het is daarom verstandig ieder jaar een doorkijkje te maken van uw bedrijf. Waar staat u en waar wilt u uitkomen? Tijdig met u uzelf, uw boekhouder en uw bank om de tafel om de (on)mogelijkheden in kaart te brengen, is het devies.

Dat ook de belastingfaciliteiten nog steeds een belangrijke rol spelen, mag als bekend worden verondersteld. Nog steeds kunnen lijfrentes (toekomstig pensioen) worden afgetrokken, afhan-

kelijk van inkomen, bestaande voorzieningen, e.d.

Ondanks de huidige moeilijke binnenvaarttijden beschikken veel ondernemers over (‘overtollige’) liquide middelen die zouden kunnen worden ingezet voor een maatwerkplan. Bij zo’n plan hoort uiteraard een beschouwing van de toekomstige verwachte waardeontwikkeling van uw schip.

■ ‘zwaar en slijtend’

PGGM, het pensioenfonds voor werknemers in zorg en welzijn, pleitte enkele weken geleden voor meer pensioenopbouw mogelijkheden voor mensen in “zware en slijtende” beroepen. Achtergrond is dat er in een kortere periode hetzelfde opgebouwd kan worden omdat men, arbeidstechnisch, de 65 niet haalt.

Dit doortrekkend zou het ook voor de binnenvaart niet verkeerd zijn te pleiten voor een snellere opbouw van pensioenrechten in het arbeidzame leven. De begrippen “zwaar en slijtend” zijn, als ze ook op “zorg en welzijn” slaan, zeker ook van toepassing op de binnenvaart.

■ Stamrecht

Tenslotte kan de pensioenvoorziening ook nog worden aangepakt op het moment dat het binnenvaartbedrijf wordt gestaakt en het schip wordt verkocht. De belaste boekwinst kan dan in een stamrecht worden omgezet, waardoor belastingafrekening wordt voorkomen. De periodieke lijfrentes/pensioenrechten die uit zo’n stamrecht voortvloeien, zijn dan belast.

Pensioenland is in beweging. Het advies is dan ook het niet te veel naar “later” te verschuiven maar al eerder actief beleid te maken met deskundige en eerlijke hulp.

Hygiënecode België uitgesteld

De aangekondigde registratie van vervoerders van consumptiegoederen en veevoer en de daaraan gekoppelde informatiesessies in België zijn voorlopig uitgesteld. Ovocom, het Belgisch overlegplatform voor diervoeders, dat die verplichting per 1 juli in had willen voeren, blijkt niet bevoegd op het gebied van consumptiegoederen. Die bevoegdheid ligt bij het FAVV (Federaal Agentschap voor de Voedselveiligheid).

Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe en wanneer die instantie de uit een Europese richtlijn voortvloeiende hygiënecode in gaat voeren. De Belgische zusterorganisatie VBR en Bond van Eigenschippers hebben al aangegeven dat de regeling niet (te veel) mag afwijken van die in andere EU-landen. In Nederland volstaat zoals gemeld de hygiënecode uit het gezamenlijk door Kantoor Binnenvaart en CBRB uitgebrachte handboek.

De bestelde handboeken worden toegezonden zodra er duidelijkheid is.

TopTip

INTERNETAANGIFTE- Het is in steeds meer politieregio's mogelijk via internet aangifte te doen van vernieling of diefstal. Voordeel is dat een en ander geregistreerd staat en er, als de dader gepakt wordt, kans is dat nog spullen worden teruggevonden of de schade moet worden vergoed. Daarbij is de kans dat de dader gepakt wordt groter als meer mensen aangifte doen. Of het in de betreffende regio mogelijk is via internet een formulier in te vullen kunt u vragen via het algemene politienummer 0900-8844. Na het invullen van de digitale aangifte, wat u vanwege de kosten natuurlijk ook aan de wal kunt (laten) doen, krijgt u per post een document waarmee u uw verklaring kunt ondertekenen.

Benzinevervoerders moeten reizen per tank registreren

Wijzigingen ADNR 2005 (2)

door Peter van Driel

In het voorgaande magazine hebben we u de komende wijzigingen in het eerste deel van het nieuwe ADNR voorgeschoteld. In het tweede deel staan veel corrigerende wijzigingen vanuit VN/ADR/RID. Nieuw is bijvoorbeeld dat diverse stoffen die zowel in vaste als vloeibare toestand voorkomen, nu zijn gesplitst en apart worden behandeld. Een grotere wijziging is dat de vier risicogroepen van Klasse 6.2 opnieuw zijn ingedeeld in categorie A of B. Verder moeten vervoerders van benzine vanaf januari verplicht een reisregistratie bijhouden.

■ Definitie categorie A:

Een infectueuze stof, die in een vorm wordt vervoerd, die bij blootstelling bij mensen en dieren blijvende invaliditeit of een levensbedreigende- of dodelijke ziekte kan veroorzaken. Voorbeelden van stoffen die voldoen aan deze criteria (de oude risicogroep 4) staan in de tabel bij sectie 6.2 vermeld.

■ Definitie categorie B:

Een infectueuze stof, die niet voldoet aan de criteria voor indeling in categorie A. Infectueuze stoffen van de categorie "B" moeten worden ingedeeld in UN 3373, met uitzondering van de in 2.2.62.1.3 gedefinieerde culturen. Deze moeten al naar gelang de situatie in UN nummer 2814 of 2900 worden ingedeeld. (oude risicogroepen 2 en 3)

Naast deze twee categorieën is er het ziekenhuisafval. Hieronder worden stoffen ingedeeld die niet onder categorie A of de culturen van categorie B vallen. In de huidige UN-nummers staan stoffen die zowel in vloeibare als vaste vorm kunnen voorkomen. In de VN heeft men op voorstel van Nederland diverse van dit soort stoffen gesplitst. Hierdoor is Tabel A met nieuwe UN-nummers uitgebreid.

■ Aardgascondensaat

Bij controles van de Waterpolitie bleek dat bepaalde stoffen (bijvoorbeeld aardgascondensaat) waren ingedeeld in verpakkingsgroep II. Volgens hun kookpunt hadden deze eigenlijk ingedeeld moeten zijn in verpakkingsgroep I. Probleem was dat deze stoffen geen echt kookpunt hebben, maar een kooktraject. Na overleg is afgesproken dat kookpunt volgens een standaard ASTM-methode aan te houden. Als het kookpunt van een stof boven de 35°C ligt, moet die stof volgens de voorwaarden van verpakkingsgroep II worden vervoerd. Deze wijziging is inmiddels in het ADR (weg), RID (spoor) en het ADNR (binnenvaart) opgenomen. In het ADNR is dit ook ingevoerd in Tabel C (stoffenlijst tankschepen) door middel van 'Opmerking 38'.

■ Losgestort

Alle voorschriften en constructie-eisen met betrekking tot verpakkingen en tanks staan in het nieuwe ADNR in de delen 4 en 6. Belangrijkste wijziging is gestort vervoer in voertuigen, wagens of containers. In het ADNR en de IMDG-Code (zeevaart) worden alleen gesloten containers voor losgestorte goederen toegestaan, in het ADR/RID worden ook afgedekte containers toegelaten.

■ Delen 7 en 8

Vanaf 1 januari 2005 is ontgassen door schepen die doorlopend benzine vervoeren verboden. In geval van bijvoorbeeld werkbezoek mag alleen ontgast worden bij een geschikte installatie of via een dampretoursysteem. Is benzine vervoerd en wordt daarna een andere stof geladen dan mag (volgens de regels) nog wel ontgast worden. Nieuw is dat schepen voor het vervoer van UN 1203 (benzine of motorbrandstof) een reis-

registratie moeten gaan bijhouden. Die registratie moet aan boord zijn, maar de vereiste gegevens mogen ook blijken uit andere documenten die aan boord zijn. Om de naleving van deze regels te controleren zijn in het ADNR 2005 nieuwe teksten opgenomen (8.1.11 en 7.2.4.12). Daarin staat dat elk tankschip dat per 1-1-2005 op zijn stoffenlijst (afgegeven door het Klassebureau) benzine heeft staan, een reisregistratie moet bijhouden. Volgens artikel 7.2.4.12 moeten de volgende gegevens worden bewaard:

- Laden: plaats en installatie, datum, tijd, UN-nr/stofnr, juiste vervoersnaam.
- Lossen: plaats en installatie, datum en tijd.

Verder moet bij het ontgassen van UN 1203 (benzine of motorbrandstof), behalve datum en tijd, ook de plaats en installatie of het ontgassingstraject worden vermeld.

Deze gegevens moeten voor iedere ladingtank aanwezig zijn. Voor de reisregistratie hoeft geen apart boek of document te worden ontworpen, de gegevens mogen ook aangetoond worden middels de vervoersdocumenten of het ladingboek. De reisregistratie of andere documenten moeten tenminste drie maanden aan boord worden bewaard.

■ Aanscherping ontgassen

De overheid streeft er naar het ontgassen in Nederland per 1 januari 2006 verder aan te scherpen. Zoals het er nu naar uitziet mag dan ook niet meer zo maar worden ontgast als na benzine een andere stof moet worden vervoerd. Ontgassen in de open lucht mag pas weer wanneer ná de lading benzine tenminste drie keer een ander soort lading in de betreffende ladingtank(s) is vervoerd.

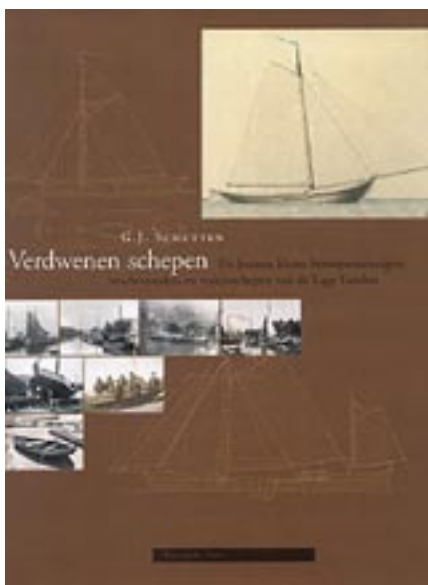
A d v e r t e n t i e

Historie houten schepen

Drs. Gerrit J. Schutten is aan de Rijksuniversiteit Groningen gepromoveerd op een onderzoek naar historische houten beroepsvaartuigen. Tot ver in de negentiende eeuw werden houten beroepsvaartuigen gebouwd. Er bestonden honderden typen schepen, afhankelijk van gebruiksdoel en vaarwater. Schutten bracht voor zijn proefschrift de historie in kaart en maakte ook een boek over (inmiddels verdwenen) kleine houten beroepsvaartuigen. Elke beroepsgroep had zijn eigen type schepen: goederen- en passagiersvervoer, vissers, rietsnijders, turfwerkers, tuinders, etc.

Het boek geeft een goed beeld van het toenmalige schippersleven en sociaal-economische processen aan de hand van verhalen, foto's, tekeningen en literatuurgegevens.

G.J. Schutten, *Verdwenen Schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtaandrijvers en vissersschepen van de Lage Landen*, Walburg Pers, ISBN 90.5730.298.5- 496 pag.



Hollanders in het Europarlement



Corien Wortmann te gast bij Kantoor Binnenvaart (foto KB)

In het Europese Parlement zitten sinds de juni-verkiezingen 27 Nederlanders op een totaal van 730 parlementariërs. Vóór de uitbreiding van de Unie waren dat respectievelijk 31 en 626. In juli zijn de nieuwe commissies geformeerd. De meest zichtbare vertegenwoordigers voor het midden- en kleinbedrijf met hun werkgebied zijn:

- Johannes Blokland (Chr.Unie): *onder-voorzitter commissie milieu;*
- Emine Bozkurt (PvdA): *werkgelegenheid, sociale zaken en onderwijs;*
- Ieke van den Burg (PvdA): *economische zaken en interne markt;*
- Dorette Corbey (PvdA): *milieu, industrie en onderzoek;*
- Bert Doorn (CDA): *interne markt en juridische zaken;*
- Sophie in 't Veld (D66): *economische zaken;*
- Jules Maaten (VVD): *milieu en economische zaken;*
- Toine Manders (VVD): *interne markt, industrie, onderzoek en juridische zaken*
- Jan Mulder (VVD): *onder-voorzitter commissie begroting;*
- Ria Oomen-Ruijten (CDA): *werkgelegenheid, sociale zaken en milieu.*
- Corien Wortmann (CDA): *transport en toerisme, economische en monetaire zaken, vrouwenrechten en gelijke behandeling.*

■ Aanspreekpunt

Voor Europese binnenvaartzaken en lijkt Wortmann het beste aanspreekpunt. Tot de verkiezingen was ze plaatsvervangend directeur transport en infrastructuur bij het ministerie van V&W en ze heeft al laten weten dat ze graag benaderd wil worden als er bijzondere zaken en problemen zijn. Wortmann wordt ook rapporteur voor de Eurovignetrichtlijn (beprijzing wegvervoer), coördineert als zodanig voor de standpuntbepaling van het Parlement en vertegenwoordigt het Parlement in overleg met Europese Commissie of Raad. Verder is ze rapporteur voor strafrechtelijke sancties voor olielozingen. Wortmann is te bereiken via haar medewerkers:

- In Nederland is dat An van Pijkeren tel. 030 697 7650/ wortmann.assistant@xs4all.nl
- In Brussel: Johanneke Weijtens (binnenvaart, mkb) en Jan-Willem Reijrink (overig transport, economie), tel.: +32 228 37 570/ cwortmann@europarl.eu.int

Nieuwe wet beschermt tegen risico's financiële producten

'Offertes straks beter te vergelijken'

door R. de Vreeze, relatiebeheerder binnenvaart/zeevaart



Als consument zie je in verzekeringsland vaak door de bomen het bos niet meer. De ene verzekeringsmaatschappij heeft

nog mooiere en betere offertes dan de andere. Adviseurs die bij u langs komen geven een onafhankelijk en deskundig advies, terwijl de offertes heel verschillend zijn. Zijn ze dan wel onafhankelijk en deskundig? Om dat makkelijker en overzichtelijker te maken komt er een nieuwe wet met regels voor de financiële dienstverlening. Het ministerie wil die wet 1 januari 2005 van kracht laten worden. Wat betekent dat voor de consument?

Doel van het wetsvoorstel is de consument te beschermen tegen de risico's die vaak verbonden zijn aan de aanschaf van financiële producten. Daarnaast moet worden voorkomen dat de consument verkeerde producten krijgt aanbevolen omdat de financiële dienstverlener onvoldoende deskundig of onbetrouwbaar is. Het is en blijft de eigen verantwoordelijkheid van consumenten een financieel product wel of niet aan te schaffen. Die eigen verantwoordelijkheid vereist echter wel dat consumenten zich een goed oordeel moeten kunnen vormen over financiële producten en in staat moeten zijn verschillende producten te vergelijken. De dienstverlener moet de consument dus goede informatie verschaffen. Behalve over het product moet de consument zich ook een oordeel kunnen vormen over de dienstverlener. Is hij objectief in zijn adviezen? Is hij deskundig? Welke relatie bestaat er tussen een tussenpersoon en een aanbieder/verzekeraar? Zeker als een dienstverlener niet alleen informeert, maar ook adviseert, moet de consument ervan op aan

kunnen dat de dienstverlener de juiste informatie verschaft en dus ook het juiste product aanbiedt.

De nieuwe wet stelt onder andere eisen aan de financiële dienstverlening op het gebied van deskundigheid en de zorgplicht. Met de inwerkingtreding van de Wet (Wfd) is financiële dienstverlening uitsluitend toegestaan met een vergunning van de Autoriteit Financiële Markten (AFM). De Wfd stelt eisen aan de deskundigheid van de organisatie. Die moet zorgen voor de deskundigheid van de werknemers en andere personen die zich onder verantwoordelijkheid van de organisatie rechtstreeks bezighouden met financiële dienstverlening. Sommige dienstverleners (bemiddelaars) moeten straks aantonen dat zij bepaalde diploma's in huis hebben om hun vak te mogen uitoefenen (vergunningplicht). Aanbieders krijgen deze vergunning van rechtswege. Daarnaast moet de dienstverlener aantonen dat zijn medewerkers deskundig genoeg zijn om klanten te adviseren. AFM toetst dit achteraf. De deskundigheidseisen gelden ook voor bemiddelaars. Banken en verzekeraars hanteren een eigen referentiekader. Ook de aanbieder moet aantonen dat deze deskundig is, maar het gewenste niveau bepaalt de aanbieder zelf.

■ Zorgplicht

De zorgplicht in de nieuwe wet stelt eisen met betrekking tot het gedrag van de financiële dienstverlener jegens de consument.

Deze zorgplicht geldt voor elke financiële dienstverlener en heeft betrekking op:

- Informatieverstrekking
- Adviesregels (bijv. hoe maak ik een klantprofiel)
- Aansluiting bij een erkende geschillencommissie
- Verplichting voor de kredietverstrekker informatie bij de klant in te winnen.

TopTip

FACTUUR REPRORECHT - De Stichting Reprorecht is na een tumultueuze start begonnen met het versturen van de facturen over 2003 (achterstallig) en 2004 voor het eventueel verschuldigde reprorecht (Magazine Binnenvaart juni 2004, pag.14). Na protest van Kantoor Binnenvaart is het nu ook mogelijk om - naast internet - schriftelijk aan te geven dat er geen fotokopieerapparaat aan boord is en dus geen reprorecht verschuldigd is. Bij de factuur is daarvoor een antwoordformulier gevoegd. Er moet nog wel een postzegel op...

TopTip

HANDIGE SOFTWARE - Noordersoft, bekend van de navigatiesoftware PC-Navigo, routesoftware voor de Europese vaarwegen, heeft een rekenprogramma voor tonnage- en ladingberekening ontwikkeld, IJK-2.00. Dit is freeware, en mag dus gratis worden gebruikt. Een ander programma dat gratis gedownload kan worden vanaf de site www.Noordersoft.com, is het oefenprogramma RIJN 2.0 waarmee je de 'Streckenkenntnis' van de Rijn kunt oefenen. Het programma, geproduceerd door Picaro, is weliswaar de laatste jaren niet meer onderhouden, maar toch nog goed bruikbaar om te oefenen. Het is niet handig de programma's met een GSM-lijn binnen te halen, maar wellicht kunnen kennissen of kinderen aan de wal ze voor u op een cd-tje zetten.

Vaker in touw dan aan de wal

Leuke details uit onderzoek gezinsvaart (2)

door Lilian van Hiele

Het onderzoek naar de toekomst van het gezinsbedrijf heeft niet alleen belangrijke aanbevelingen opgeleverd. De uitkomst van het onderzoek Continuïteit en Ambitie, waar vorig jaar bijna duizend gezinsbedrijven aan meewerkten, levert ook leuk en interessant cijfermateriaal op. Bijvoorbeeld over de tijdsbesteding van bedrijven aan de wal en op het water.

Het gemiddeld aantal uren per week dat mannen in een varend gezinsbedrijf aan betaald werk besteden ligt met 77 uur veel hoger dan bij zelfstandigen aan de wal (45 uur) of de gemiddelde Nederlandse man (26 uur). Een deel daarvan zijn vaaruren, waarbij schippers, onder gunstige omstandigheden, natuurlijk ook andere bezigheden kunnen hebben. Vrouwen besteden in een varend gezinsbedrijf gemiddeld 32 uur aan betaald werk en 43 uur per week aan huishoudelijke en zorgtaken. Bij zelfstandigen aan de wal is dat 28/29 uur en bij de totale Nederlandse bevolking 13/26 uur. Varende mannen besteden 7 uur per week aan huishoudelijke en zorgtaken. Bij zelfstandigen aan de wal is dat 13 uur en bij de gemiddelde Nederlandse man 14 uur. Bij varende vrouwen ligt het aantal uren dat ze per week met de auto onderweg zijn (9 uur) veel hoger dan bij mannen (6 uur).

■ Bedrijfstaken

Met uitzondering van de administratie (wordt in de helft van de gezinsvaart door de man en de helft door de vrouw gedaan) wordt het merendeel van de bedrijfstaken door de man uitgevoerd. Personeelszaken worden in 71 procent van de gezinsvaart hoofdzakelijk door de man gedaan, bij het schoonmaken van het schip is dat 74 procent, onderhoud van het schip 81 procent, manoeuvreren en verhalen 89 procent, laden en lossen 92 procent, lading verwerven 95 procent en navigeren 98 procent. Opvallend is de afname van het aandeel



(foto BVB)

van vrouwen bij het manoeuvreren en verhalen ten opzichte van 1992 (van 82 naar 46 procent). Laden en lossen en open en dicht leggen daalde van 55 naar achttien procent en navigeren en sturen van 38 procent in 1992 naar 21 procent in 2003. Het uitvoeren van administratieve taken is toegenomen van 35 naar 54 procent. Jongere vrouwen (62%) doen dat relatief vaker dan oudere vrouwen (45%). De grote meerderheid van de vrouwen (85%) zorgt naast het huishouden en de zorg voor de kinderen voor het onderhoud van de woning, inclusief verven en behangen.

■ Huis aan de wal

Driekwart van de gezinsbedrijven (78%) woont overwegend aan boord. Van de gezinsbedrijven die ook een woning aan de wal hebben (22%) zegt driekwart van de mannen (79%) en de helft van de vrouwen (48%) toch de meeste tijd aan boord door te brengen. De helft van de mannen en vrouwen geeft aan zich in beide woningen evenveel thuis te voelen. Een derde voelt zich meer thuis aan de wal, een vijfde meer thuis aan boord. In de droge lading wonen de meeste gezinnen (85%) overwegend aan boord.

In de zand- en grindvaart is dat 72 procent, de containervaart 71 procent, in de sleep- en duwvaart 42 procent en de tankvaart een derde.

De grote meerderheid (84%) vindt het net als in 1992 positief niet gebonden te zijn aan één plaats. Het aandeel van mannen (88%) is daarbij iets hoger dan van de vrouwen (79%).

■ Sociaal leven

Meer dan een derde van de gezinsvaart (39%) geeft aan geen goed sociaal leven te kunnen leiden naast het gezinsbedrijf. Dat geldt meer voor vrouwen (45%) dan voor mannen (33%). Opvallend is dat er tussen mensen die altijd aan boord of deels aan de wal wonen, geen verschil is als het gaat over een goed sociaal leven kunnen leiden. Opvallend is ook dat een meerderheid (65%) van de vrouwen in de containervaart zegt voldoende mogelijkheden te hebben om een sociaal leven te leiden. In de zand- en grindvaart (47%), de sleep- en duwvaart, gespecialiseerde bedrijven en de tankvaart (43%) geldt dat voor minder dan de helft. Binnenlands en NZ (36%) is dat een derde en in de Rijnvaart slechts een kwart.

(vervolg vorige pagina)

■ Hoger opleidingsniveau

Het opleidingsniveau in de gezinsvaart is sinds het onderzoek in 1992 flink gestegen. In 1992 had driekwart van de mannen (72%) en vrouwen (71%) uitsluitend basisonderwijs gevolgd. Nu is dat respectievelijk 29 en 19 procent. Het hoogste opleidingsniveau komt voor bij vrouwen tussen de 20 en 35 jaar. Daar heeft een kwart een HBO-of universitaire opleiding. Bij de mannen is dat vijf procent. In de leeftijdscategorie 36 tot vijftig jaar heeft twaalf procent van de vrouwen HBO/ universiteit en ruim veertig procent een middelbaar opleidingsniveau. Bij de mannen in die leeftijdsgroep heeft zes procent HBO/ Universiteit, ruim dertig procent een MBO-opleiding en ruim veertig procent een lagere beroepsopleiding.

■ Binnenvaartpapieren

Het aantal binnenvaardiploma's in de gezinsvaart is sinds 1992 flink toegenomen. Met name het Rijnpatent (In 1992 23 % van de vrouwen en 64 van de mannen, nu respectievelijk 34 en 72 %) en het radardiploma. In 1992 had vijf procent van de vrouwen en 36 procent van de mannen dat, nu is dat elf en 76 procent. In 2003 had ongeveer driekwart van de mannen het marifoocertificaat (83%), het groot vaarbewijs (81%), het radardiploma (76%), het Rijnpatent (72%) en het ADNR basiscertificaat (61%). Een kwart van de mannen (27%) heeft ook het matrozendiploma, een vijfde (21%) ondernemer in de binnenvaart, negen procent het certificaat voor leermeester en drie procent een Donaupatent.

Bij de vrouwen heeft de helft het groot vaarbewijs (55%), een derde het Rijnpatent (34%) en het certificaat marifonie (33%), elf procent het radardiploma, tien procent ondernemer in de binnenvaart, tien procent ook het matrozendiploma, zes procent ADNR-basis en één procent het Donaupatent. Zestien procent van de vrouwen heeft geen vaardocumenten.

■ Werkervaring en functie

Driekwart van de schippers in de gezinsvaart is als matroos begonnen op het



(foto Bureau Telematica)

ouderlijk schip of bij familie. Daarnaast heeft bijna de helft (43%) ook nog bij andere binnenvaartbedrijven gewerkt. Een klein deel van de mannen (16%) heeft ook aan de wal gewerkt, waarvan zes procent in een binnenvaart gerelateerd bedrijf. Bij de vrouwen heeft de meerderheid (64%) aan de wal gewerkt (3% binnenvaart gerelateerd) voordat ze gingen varen. Meer dan een kwart (29%) heeft bij haar ouders of familie gevaren en vier procent heeft voorafgaand aan het zelfstandig ondernemerschap eerst bij een ander binnenvaartbedrijf gewerkt.

Vrijwel alle mannen (98%) hebben in het vaartijdenboek de functie schipper. Bij vrouwen is dat de helft (53%). Een derde is stuurman, een klein deel (8%) matroos of deksman en drie procent heeft geen functie aan boord.

■ Exploitatiewijze

De helft van alle gezinsbedrijven (53%) voer in 2003 in de A1-vaart (maximaal 14 uur per dag). In 1999 was dat nog 71 procent. Ruim een derde (38%) voer in 2003 A2, (in 1999 een kwart). Dat is inclusief de veertien procent die zegt A1 en A2 (maximaal achttien uur) te combineren. Veel mensen gaven aan liever A1 te willen varen, maar zich van-

wege de vaarplanning, het tekort aan ligplaatsen, en/of financiële redenen genoodzaakt te zien altijd of regelmatig A2 te varen.

Negen procent van de gezinsbedrijven vaart continu. Vier procent net als in 1999 merendeels en vijf procent in combinatie met andere exploitatiewijzen. Continuvaart komt vooral voor in de container-(43%), tank-(37%) en internationale droge ladingvaart. Binnenlands/ Noord-Zuid (66%) en in de sleep- en duw- en gespecialiseerde vaart (71%) wordt voornamelijk in de dagvaart gewerkt.

Van de negen procent gezinsbedrijven in de systeemvaart zegt 79 procent een deel van de bemanning af te lossen, twintig procent lost steeds de volledige bemanning af via een schema van 14, 21 of 28 dagen op en af.

De helft van de gezinsbedrijven voelt weinig voor continu- of systeemvaart. Een kwart is neutraal, en bijna een kwart is daar wel positief over. Dat geldt met name voor mensen tot 36 jaar en mensen die nu al actief zijn in die exploitatiewijzen.

Slechts tien procent van alle gezinsbedrijven gaf aan de komende drie jaar voor een hogere exploitatiewijze te zullen kiezen.

Ouders ontwikkelen eigen toekomstvisie internaten

Rekening houden met dalend budget

door Lilian van Hiele

De huisvesting van schipperskinderen moet ook in de toekomst een goede kwaliteit hebben en betaalbaar zijn. Als er al over 'rendabele' opvang gesproken kan worden, moet worden gekeken naar het welzijn van de kinderen en niet naar een sluitende begroting van een cluster of internaat. Dat zijn de belangrijkste conclusies van de discussie over de toekomstvisie internaten, die onlangs werd gevoerd tijdens de vergadering van de overkoepelende ouderorganisatie LOVT (Landelijk Oudercontact voor Trekkende Beroepsbevolking)

De discussie werd gevoerd aan de hand van tien stellingen die werden voorbereid door de werkgroep Toekomstvisie Huisvesting. Daarin zitten dezelfde mensen die vorig najaar als werkgroep 'Red het Internaat' het initiatief namen voor de geslaagde manifestatie 'Brood, bad en bed' in Den Haag. Ruim duizend mensen, ouders, kinderen, groepsleiding en directies van internaten, trokken toen in een bonte stoet door Den Haag om politici een petitie met ruim vierduizend handtekeningen aan te bieden tegen de aangekondigde korting van tien procent op de subsidie van de internaten voor schippers- en kermisjeugd. Dat leidde uiteindelijk tot het voorlopig schrappen van die bezuiniging. VWS-minister Hans Hoogervorst beloofde het budget van de internaten in ieder geval met rust te laten tot de evaluatie van de in 2000 met de Commissie de Jong gemaakte afspraken. Die evaluatie moet komende zomer zijn afgerond.

Het aantal kinderen op de internaten is de afgelopen jaren sterk teruggelopen zodat alleen om die reden al rekening moet worden gehouden met een afname van het budget. Het LOVT wil graag een brede discussie met ouders over hun zorgen en wensen zodat uiteindelijk een visie ontstaat die kan worden

meegenomen bij de evaluatie van VWS en de discussie met internaten en internaatsclusters over het al dan niet sluiten van groepen en internaten.

De afgevaardigden van de internaten en leefgroephuizen is gevraagd de stellingen van de werkgroep met hun oudercommissies/achterban te bespreken en het LOVT-bestuur nog dit najaar te laten weten wat de standpunten zijn. Het gaat (in het kort) om de volgende stellingen:

- Het LOVT moet instellingen een kwaliteitsnorm opleggen;
- Denominatie (godsdienstige stromingen), differentiatie (verschil in aanpak) en regio's moeten behouden blijven;
- Instellingen moeten zich ontwikkelen tot rendabele eenheden.

De werkgroep concludeert zelf in feite al dat de ouderbijdrage inkomensafhankelijk moet blijven, omdat dit de enige manier is om geen onderscheid in de kansen van de kinderen in het onderwijs te creëren. Een inkomensafhankelijke regeling is niet voor iedereen gunstig, maar aan een vaste bijdrage kleven veel meer nadelen. De internaatskosten die ouders met kinderen moeten betalen zorgen uiteraard voor een verschil in 'bedrijfskosten', maar het idee de internaatskosten te financieren uit een ton/kilometerheffing in de hele bedrijfstak binnenvaart lijkt niet kansrijk. Uit eerdere discussies is al gebleken dat de solidariteit als het gaat om de internaatskosten niet groot is en daarbij zal het apparaat dat nodig is om die heffing te innen waarschijnlijk duurder zijn dan de totale subsidie.

■ Geen koude sanering

Subsidie van de overheid blijft volgens de werkgroep nodig om een maatschappelijk en sociaal economisch ongewenste koude sanering in de binnenvaart te voorkomen.



Dankzij de manifestatie in Den Haag werd de korting op de subsidie in ieder geval twee jaar uitgesteld (foto: Lilian van Hiele)

Over een persoonsgebonden budget per kind, waarmee ook in de kinderopvang en andere onderwijsvormen wordt gewerkt, lopen de meningen uiteen. Voordeel is dat ouders zelf kunnen kiezen hoe ze hun kinderen huisvesten (internaat, gastgezin of in een huis aan de wal), nadeel is het risico dat ouders dat budget voor andere doeleinden aanwenden dan waar het voor bestemd is.

Kindertal lijkt te stabiliseren

Op dit moment zitten er 1229 kinderen op een internaat/leefgroep-huis voor schippers- en kermisjeugd. Vorig jaar waren dat er aan het begin van het nieuwe schooljaar 1252, het jaar daarvoor 1364, vijf jaar geleden nog ruim 1600. Op dit moment zijn er 19 internaten/leefgroephuizen die bestuurlijk gezien onder vier internaatsclusters vallen. De internaten krijgen 16.577 euro per kind, de totale overheidssubsidie is op dit moment ruim 22 miljoen euro.

A d v e r t e n t i e

Arbeidsovereenkomst (14)

Het einde van de arbeidsovereenkomst II

door mr. J.C. Klompé, verbonden aan Houtsmuller Boitelle advocaten in Hilversum



Een arbeidsovereenkomst kan op vier manieren worden beëindigd: van rechtswege (automatisch),

in onderlinge overeenstemming, door opzegging en via ontbinding door de kantonrechter. In dit artikel wordt de beëindiging in onderlinge overeenstemming, ofwel met wederzijds goedvinden, besproken.

In de wet is niets te vinden over deze wijze van beëindigen van de arbeidsovereenkomst. Dat hoeft ook niet, want het spreekt vanzelf dat, waar twee partijen in onderlinge overeenstemming een overeenkomst zijn aangegaan, zij diezelfde overeenkomst ook weer samen kunnen beëindigen. Het overeenkomstenrecht kent immers als een van haar uitgangspunten het beginsel van contractvrijheid: zolang daarover niets is geregeld staat het partijen vrij een overeenkomst aan te gaan, mits met wederzijds goedvinden. Dat geldt ook voor de overeenkomst tot beëindigen van een arbeidsovereenkomst. Omdat daarover niets specifiek in de wet is geregeld, geldt het algemene overeenkomstenrecht.

■ Schriftelijke bevestiging

Een overeenkomst tot het beëindigen van een arbeidsovereenkomst komt dus tot stand zoals iedere overeenkomst ontstaat, dat wil zeggen door aanbod en aanvaarding. Eén van beide partijen, in het arbeidsrecht de werkgever en de werknemer, benadert de andere partij met het voorstel de arbeidsovereenkomst onder bepaalde voorwaarden en op een bepaald moment te laten eindigen. Wordt dat aanbod aanvaardt, dan is sprake van een beëindigingsovereenkomst. Dat kan in principe mondeling, maar om latere problemen te voorkomen is een schriftelijke bevestiging aan te raden. Het opstellen van zo'n overeenkomst kan het beste door de werkgever worden gedaan, maar ook

een eenvoudig briefje met een korte weergave van de over de beëindiging gemaakte afspraken door de werknemer volstaat.

■ Per direct

Omdat over de beëindiging met wederzijds goedvinden niets bijzonders is geregeld, gelden geen termijnen. Dat wil zeggen dat beëindiging per direct mogelijk is, zo lang werkgever en werknemer het daar maar over eens zijn.

In de regel worden echter afspraken gemaakt over een (korte) beëindigingstermijn, waarin bijvoorbeeld niet opgenomen vakantiedagen worden opgenomen. Als die niet worden opgemaakt moet de werkgever die in de meeste gevallen uitbetalen. Beëindiging met wederzijds goedvinden gebeurt niet zo vaak op initiatief van de werkgever. Doorgaans is het voor de werknemer niet verstandig geen gebruik te maken van de ontslagbescherming die de wet hem biedt. Instemmen met een beëindigingsvoorstel van de werkgever maakt de werknemer per definitie verwijtbaar werkeloos, waarbij hij onvermijdelijk zijn uitkeringsrechten verspeelt.

Een werknemer die bereid is aan beëindiging van zijn arbeidsovereenkomst mee te werken, is meestal beter af met een zogenaamde geregelde ontbinding, die in een volgend nummer wordt besproken. In de meeste gevallen komt het dus tot een beëindigingsovereenkomst op initiatief van de werknemer, omdat die bijvoorbeeld een andere betrekking kan krijgen (of al heeft). Het beste in die situatie is open kaart spelen met de (oude) werkgever en een beëindiging per direct voor te stellen. De meeste werkgevers zullen geneigd zijn mee te werken aan beëindiging op korte termijn, zelfs wanneer zij de betrokken werknemer liever niet zien gaan. Het heeft nou eenmaal weinig zin een werknemer tegen zijn zin in aan het werk te houden. Bovendien kan een werknemer altijd nog, met inacht nemen van

de daarvoor geldende opzegtermijn, ontslag nemen, zodat er hoe dan ook aan de arbeidsovereenkomst een einde komt.

■ Consequenties overzien

Waar, zoals hiervoor is betoogd, de wilsovereenstemming aan de zijde van de werkgever niet altijd zo serieus genomen hoeft te worden, gelden voor de instemming van de werknemer met beëindiging van de arbeidsovereenkomst juist verzwaarde eisen. De werkgever mag niet al te gemakkelijk van die instemming uitgaan en dient de werknemer bedenktijd te gunnen. Dat heeft de Hoge Raad bevestigd in de zaak van een touringcarchauffeur, die aan het einde van een moeizaam verlopen werkdag tijdens een ruzie met zijn baas riep dat die 'het maar moest bekijken' en dat hij 'niet meer terug kwam'. De volgende ochtend lag er al een aangetekende brief van de werkgever op de mat met de bevestiging van de 'beëindigingsovereenkomst'. Zo gaat dat niet volgens de Hoge Raad. De werkgever had de boze chauffeur enige tijd de gelegenheid moeten geven de consequenties van beëindiging te overzien en op zijn beslissing terug te komen. Hetzelfde gold voor de werkgever die zijn -buitenlandse- werknemer een verklaring liet tekenen ter zake van diens aangevraagde onbetaald verlof, waarin echter tevens de instemming met beëindiging was opgenomen. Dat had de man, die de Nederlandse taal maar beperkt beheerste, niet in de gaten gehad.

Afgezien van eerder genoemde jurisprudentie ontstaan over de beëindiging in overeenstemming, net als die van rechtswege, meestal geen problemen. Partijen zijn het min of meer met elkaar eens waardoor deze beëindigingen als harmonieus kunnen worden aangeduid. Dit in tegenstelling tot de opzegging en de ontbinding, die vaak conflictueus zijn.

A d v e r t e n t i e

COMPLETE maritieme branche op Rotterdam Maritime 2004



**ROTTERDAM
MARITIME**

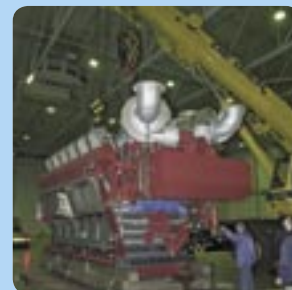
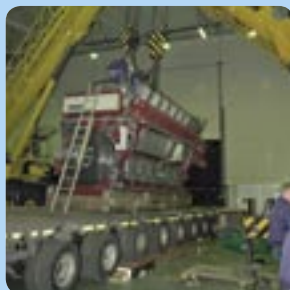
Volgend jaar weer!

Rotterdam Maritime, de beurs die sinds jaar en dag faam geniet als belangrijke speler op het gebied van binnenvaart, visserij, koopvaardij, kustvaart, handelsvaart, baggerindustrie en haveninrichting, zal vanaf 2005 in de oneven jaren plaatsvinden. Dit betekent dat de beurs ter overbrugging zowel in 2004 als 2005 wordt georganiseerd in Ahoy' Rotterdam. Onlangs werd duidelijk dat die beurs wordt gecombineerd met 'Europort' zodat één grote Nederlandse maritieme beurs ontstaat.

Om de belangen van de Nederlandse maritieme sector optimaal te dienen, heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden. Hieruit bleek dat de markt de voorkeur geeft aan één maritieme beurs in Rotterdam in de oneven jaren. Ondernemers die zich zowel nationaal als internationaal willen profileren kunnen op dit moment deelnemen aan twee belangrijke maritieme evenementen, die beide plaatsvinden in de even jaren: Rotterdam Maritime en de SMM in Hamburg, dé belangrijkste internationale beurs in Europa als het gaat om de grote handelsvaart. Voor veel ondernemers betekent twee beurzen in één jaar een onwenselijke extra belasting van personeel en budget. Gevolg gevend aan de wens van de markt, heeft Ahoy' ECEM derhalve besloten Rotterdam Maritime vanaf 2005 in de oneven jaren te organiseren. Nu dat wordt gecombineerd met Europort is er dus het ene jaar een grote maritieme beurs in Nederland en het andere jaar een maritieme beurs in Duitsland. De beurs in Rotterdam in 2005 staat inmiddels gepland van 1 t/m 5 november.

Opvallend internationaal

De beurs Rotterdam Maritime wordt voor de 12^e keer georganiseerd. De beurs trekt niet alleen elk jaar meer deelnemers, maar mag zeker dit jaar opvallend internationaal worden genoemd. Met exposanten uit België, Brazilië, Canada, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Italië, India, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Servië, Spanje, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Zuid-Korea en Zwitserland geeft de beurs ook internationaal gezien een gedegen afspiegeling van de markt. Bekende merken zoals MaK, Deutz, Caterpillar, Cummins, Wärtsilä, Alphatron, Sam Electronics, Simrad, Radio Holland en vele anderen zijn vertegenwoordigd op de beursvloer. De beurs biedt dit jaar ook weer veel noviteiten, met name op het gebied van motoren, navigatieapparatuur en voortstuwings-technieken.



Zakelijk en informeel

Beurs Rotterdam Maritime staat bekend als toonaangevend ijkpunt voor de maritieme industrie. Het is voor velen een zakelijk én informeel trefpunt en kenmerkt zich door een koopkrachtig publiek, dat steevast in groten getale aanwezig is. De vorige beurs in 2002 trok bijna 35.000 bezoekers. Een aantal dat dit jaar zeker geëvenaard zal worden.

Workshop over relatie kost- en vrachtprijs

Tijdens de beurs Rotterdam Maritime verzorgt de Rabobank Binnenvaartbanken in samenwerking met Kantoor Binnenvaart 'werkinkels' (workshops) over bedrijfskosten. Doel is de relatie tussen de kost- en de vrachtprijs in kaart te brengen, waarbij vooral aandacht wordt geschonken aan 'verborgen' kosten. Kosten die niet dagelijks zichtbaar zijn, maar vaak pas te voorschijn komen bij investeringen (reparatie/certificering) of bedrijfsbeëindiging. Tijdens de bijeenkomsten wordt heel praktisch bekeken hoe je die kosten bewaakt en wat de invloed is op het bedrijfsresultaat.

Van de deelnemers wordt dan ook een actieve inbreng verwacht aan de

hand van korte inleidingen over de verschillende kostenaspecten. Er wordt gekeken wat de directe en indirecte kosten zijn, en hoe je afschrijvingen en reserveringen eigenlijk moet waarderen en indelen. Aan de hand van praktijkvoorbeelden en reacties van de deelnemers wordt geprobeerd praktische handvatten aan te reiken. Uiteraard zal aandacht worden besteed aan marktmechanismen en het gebruik van hulpmiddelen als kostprijsprogramma's en vrachtindicator.

De bijeenkomsten worden woensdag 17 en vrijdag 19 november van 10 - 12 uur. Dus voor openingstijd van de beurs, gehouden in één van de zalen van het Ahoy-complex. Deelname staat open voor klanten van de Rabobinnen-

vaartbanken. Zij ontvangen daarvoor een persoonlijke uitnodiging. Ook ondernemers die zijn aangesloten bij één van de Kantoor Binnenvaartorganisaties maar niet bij de Rabobank bankieren, kunnen zich aanmelden. Er kunnen zo'n vijftig ondernemers aan een workshop mee doen.

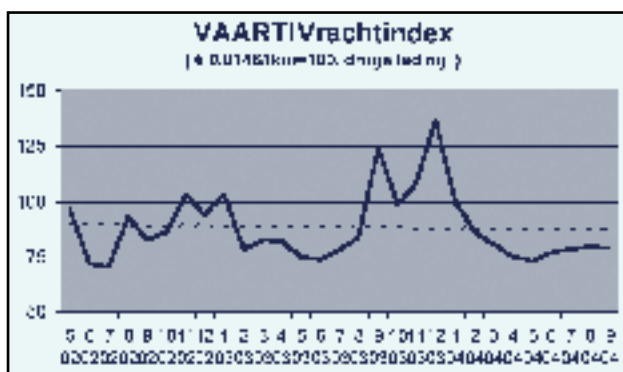
De bijeenkomsten zijn gratis toegankelijk. Na opgave wordt deelname gehonoreerd op volgorde van aanmelding. We proberen daarbij rekening te houden met de door u opgegeven voorkeursdag. De workshop wordt afgesloten met een lunch.

Opgeven kan bij Kantoor Binnenvaart, tel.: 010-206060/ e-mail: info@kantoorbinnenvaart.org

Vrachtprijsindicatie geeft steun bij onderhandelen

Veel schippers vinden het moeilijk welke vracht ze moeten vragen of te beslissen wanneer ze al dan niet akkoord moeten gaan met het aanbod van een bevrachter. Een handig hulpmiddel is de Vaart!Vrachtindicator, die op basis van door collega's gemelde reisgegevens een indicatie van diverse markten geeft, inclusief eventuele voorwaarden en toeslagen.

'Als je weet wat er die week of die dag in jouw vaargebied of sector aan vracht is betaald, kun je je rug recht houden en tegen je bevrachter zeggen: ik weet hoe de markt er voor staat en ik doe het niet voor minder', zegt Dirk van der Meulen. Hij zette de vrachtindicator twee jaar geleden op. Inmiddels doen 153 binnenvaartondernemers mee. Zij geven in principe bij elke reis een aantal basisgegevens door: soort lading, tonnage, laad- en losplaats, laad- en lostijd, de vracht, eventuele voorwaarden en toeslagen, de gasolieprijs en het aantal afgelegde kilometers. Al



Sinds mei 2002 registreerde de Vaart!Vrachtindicator bijna zeventuizend reizen in de droge ladingvaart. Uitgaande van de fictieve 'nullijn' (100 = 1,46 eurocent per ton/km) is te zien dat in december 2003, met dank aan het lage water de hoogste index (136,5) werd gemeten, terwijl die eind september op de 83,1 lag. De trendlijn (rechte stippellijn) is dalend.

die gegevens gaan in een databank en deelnemers krijgen vervolgens drie keer per dag per e-mail een geanoniseerd overzicht van de gegevens. Van der Meulen bundelt de gegevens tot een marktindexcijfer, zodat de ontwikkelingen ook op langere termijn te volgen en vergelijken zijn. Op dit moment geeft de Vaart!Vrachtindicator een indicatie van de marktsituatie op de Rijn, (zowel op- als afvaart), de Rijn/Donauvaart, de Duitse kanalen, de tankvaart, de kolenvaart en een combinatie van NZ- en binnenslands vervoer in Nederland, België,

Duitsland en Frankrijk. 'Dat valt verder uit te breiden en het komt ook voor dat schippers bellen of ik ze even een overzicht van een bepaalde laadplaats kan sturen zodat ze op basis daarvan kunnen bepalen of ze een reis wel of niet aannemen', aldus Van der Meulen. Deelname aan de Vaart!Vrachtindicator kost, na een gratis proefmaand, zestig euro per jaar. Bij ondernemers met een Vaart.net aansluiting zit die gratis in hun Vaartpakket. Aanmelden kan op www.vaart.nl of bij Dirk van der Meulen/Vaart!Info, tel.: 0653 596496.

Bepaalt de bevrachter de diepgang bij laag water?

Wij hebben een reis kali aangenomen van Hanau naar Antwerpen. Er is een blokvracht afgesproken met voorwaarde 'laden op waterstand'. Er is met ons kantoor 'Eurokor Barging' mondeling één meter op Kaub afgesproken, wat redelijk is. De kaliband waarmee in Hanau wordt geladen, wordt momenteel vernieuwd en daarom laadt men nu met een geïmproviseerde band wat allemaal zeer moeizaam gaat, zeker als je een breder schip hebt. De band komt niet in het midden en door middel van touwen moet je aan de pijp trekken die aan de band bevestigd is, om aan de buitenkant te komen. Dit moet de schipper en/of de matroos zelf doen. Er moet ook regelmatig verhaald worden.

We zijn 's avonds begonnen met het laden van de eerste partij en de volgende morgen zouden we een partij krijgen waarmee we konden afladen op waterstand. 's Ochtends om acht uur belde iemand van Rhenus om de tonnage af te stemmen. Deze meneer had de pegelstanden en de prognose al gezien. Hij vertelde de prognose voor de volgende morgen en daar stemden wij onze tonnage op af, zodat we 1 meter op Kaub zouden liggen als we deze 's avonds zouden passeren. We stemden af op 1600 ton en deze meneer rekende even uit i.v.m. de wagons hoe dat uit zou komen. Hij zei dat het uitkwam op 1602

ton. Tijdens het laden lagen we regelmatig scheef zodat het ijken moeilijk ging. Tijdens het afladen vonden we dat we er diep bij kwamen te liggen, wat we erg raar vonden met 1602 ton, maar we dachten dat het kwam door de manier van laden. De laatste wagon zat erin en we moesten plaats maken voor het volgende schip. Terwijl we weg voeren ijkten we nog eens alles na en kwamen tot de conclusie dat we 6 cm dieper lagen dan de bedoeling was. Toen we de papieren ophaalden bij Rhenus zagen we er tot onze grote verbazing 1652 ton op staan. "We hebben toch 1602 ton afgesproken?", vragen we aan de man die ons 's ochtends had gebeld. "Dat klopt", zei de man, "maar de NPRC heeft gebeld dat er twee wagons bij moeten." Dit ging alles buiten ons om.

We bellen naar onze bevrachter en deze zegt geen gehoor te krijgen bij de NPRC. Onze bevrachter zegt dat ze wel een brief mailen naar de NPRC, dat zij, mocht er schade ontstaan, aansprakelijk worden gesteld. Maar wat hebben wij hieraan als we zelf niet meer kunnen bepalen hoe diep we afladen? Wij moesten risico's nemen terwijl we dachten ons daarvoor ingedekt te hebben door een blokvracht af te spreken met laden op waterstand en dan is één meter op Kaub redelijk. Gaat de bevrachter bepalen hoe diep wij moeten laden en hoeveel risico we

moeten nemen? Deze situatie is bij verschillende instanties aangekaart. Alleen al om te zorgen dat mensen van deze praktijken afweten. Even voor de duidelijkheid: zet alles op papier. Wij dachten ook dat we alles goed geregeld hadden omdat we het op papier hadden staan, op die mondelinge afspraak van één meter op Kaub na dan, want als je het aan wilt vechten moet je alles zwart op wit hebben. Maar het ergste vinden we dat de waarden, normen en de moraal ook bij de NPRC kennelijk op de schop gaan.
A.J. van Vliet, ms Alliance

Naschrift redactie: Volgens de NPRC komt de visie van de schipper niet overeen met de feiten en is het schip er ook, zoals afgesproken, op één meter op Kaub doorgevaren.

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

TopTip

BOODSCHAPPEN - Met de invoering van de euro is het in ieder geval gemakkelijker de prijzen in de EU-landen te vergelijken. Onderzoek van de Consumentenbond wees onlangs uit dat je levensmiddelen, in tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, het beste in Nederland kunt kopen. In België zijn die gemiddeld tien procent, in Duitsland zelfs twintig procent duurder. Chocola kun je het beste in België kopen, cosmetica, foto- en filmartikelen en sterke drank zijn in Duitsland goedkoper. (bron: Consumentenbond)

Kosten stijgen

De kosten van de droge ladingvaart zijn het tweede kwartaal van dit jaar 2,1 procent gestegen. Dat blijkt uit cijfers van NEA Transportonderzoek. De stijging is het gevolg van hogere brandstof, hogere arbeidskosten en hogere kapitaalskosten als gevolg van de iets hogere rentestand. De vrachtprijzen zijn sinds de laagwaterpiek eind vorig jaar alleen maar gedaald. In de tankvaart stegen de kosten het tweede kwartaal 2,2 procent. Ook die sector kampt nog steeds met dalende

TopTip

WIND - Wie twijfelt of het verstandig is het IJsselmeer of de Zeeuwse wateren over te steken, kan via SMS (nr. 969) behoorlijk betrouwbaar de actuele verwachte windrichting en windsnelheid opvragen. Tik op uw mobiele telefoon bij berichten schrijven het woord wind, dan een spatie, en dan een plaatsnaam (bijvoorbeeld wind spatie Lelystad). Binnen een minuut krijgt u een berichtje terug. De SMS-dienst geeft ook gegevens over het weer (weer spatie plaatsnaam) en de regenkans in een bepaald gebied. Kosten: rond 50 eurocent per bericht.

Binnenvaart in het nieuws

door Elisa van Oosten, BVB

Bureau Voorlichting Binnenvaart maakt zich sterk voor een beter imago van de binnenvaart. Het lijdt geen twijfel dat het professionele communicatiebeleid van de afgelopen vijftien jaar vruchten afwerpt bij overheden, het verladend bedrijfsleven en het brede publiek. Sinds in 2000 Inland Navigation Europe (BVB met buitenlandse promotieorganisaties) is opgericht komt de boodschap van de binnenvaart ook in Brussel directer aan bij spelers die van belang zijn voor vervoer over water.

Op nationaal niveau was er de afgelopen maand veel aandacht voor de binnenvaart door de Commissie Duivesteijn, die mensen uit politiek en bedrijfsleven hoorde over de ontstaansgeschiedenis en kosten van de Betuwelijn. BVB-bestuurslid Ton Roos en binnenvaartondernemer Henk Wanders werden aan boord van ms

Rotterdam Maritime

Binnenvaartondernemers en relaties worden van harte uitgenodigd de binnenvaartstand te bezoeken op de beurs Rotterdam Maritime (16 t/m 20 november). Die staat in de Leuvehal (standnummer 492) waar BVB-sponsors gratis de Binnenvaartagenda 2005 af kunnen halen. In de stand staan ook de onderwijscoördinator en mensen van Bureau Innovatie, Bureau Telematica, Koninklijke Schuttevaer, de Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart en de Vakopleiding Transport en Logistiek. De redactie van Magazine Binnenvaart en medewerkers van Kantoor Binnenvaart kunt u beurtelings treffen op de binnenvaartstand en die van weekblad Schuttevaer. (Standnr 1915 in Paviljoen 1a, achter hal 1 (Schiehal).

Jowi geïnterviewd voor het programma 'Ontbijtradio'. BVB-secretaris Kees de Vries maakte in zijn, live op televisie uitgezonden verklaring, duidelijk wat de kracht en de vervoersprestaties van de binnenvaart zijn. 'We hebben die markt inmiddels gepakt en die geven we ook nooit meer af. Wij zullen tot in lengte van dagen de goedkoopste zijn.(..) Op de 3,1 miljoen containers die de binnenvaart nu al jaarlijks vervoert, vallen de 150.000 treincontainers vrijwel in het niet. (..) Er zullen treinen gaan rijden op de Betuwelijn, maar er moet hoe

dan ook geld bij. Als wij worden gekort omdat de exploitatieverliezen van de Betuwelijn gedekt moeten worden, staan we morgen voor het Europese Hof', aldus De Vries. De binnenvaart heeft volgens hem wel degelijk geprobeerd betrokkenen en beslissers uit te leggen dat de Betuwelijn overbodig is. 'Maar er is geen moment geweest dat er politiek een meerderheid was die de Betuwelijn had kunnen of willen stoppen (..) In de hoeden zat de strategische beslissing dat Rotterdam de boot qua spoorvervoer niet mocht missen'.

Wereldhavendagen 2004

De binnenvaartpresentatie tijdens de Rotterdamse Wereldhavendagen begin september was verdeeld over twee locaties. Op de Wilhelminapier de stand en de scheepsbezoeken in de Rijnhaven. Volgens de organisatie telde het evenement zo'n 450.000 bezoekers. Zoveel mensen zijn er niet aan boord van de 'open schepen' geweest, dat zou fysiek ook onmogelijk zijn geweest, maar er was wel een constante toestroom van mensen die wel eens in een stuurhut en/of machinekamer wilden kijken, waardoor het ook mogelijk was vragen te stellen.

De gebroeders Van Laak (ms Watna) hadden de machinekamer extra aantrekkelijk gemaakt door bij de verschillende onderdelen kaarten met uitleg te bevestigen. Lekstroom Transport zorgde voor een ponton waardoor geïnteresseerden makkelijk van het ene naar het andere schip konden. Op dat ponton werd geknoopt en gesplitst en was een door het BVB ingehuurd entertainer actief om mensen nieuwsgierig te maken.

Jong en oud deed mee aan het touwwerpen (om een bolder). Al met al was de sfeer informeel en kon bij een breed publiek en passant de boodschap worden doorgegeven dat binnenvaart een zeer geschikte transportvorm is.

Deelnemende schepen waren verder: containerschip 'Nadorias' (fam. Van der Meer), de 'Lingestroom' van Baas Scheepvaart en het cementsiloschip, de 'Rodort 8'. (met dank aan Gevelco.) Ook in de gezamenlijke stand van het BVB met de rederijen Wjgula, Van der Sluis Tankvaart, Vopak, Chemgas en Verenigde Tankvaartrederij zijn talloze vragen van bezoekers over de binnenvaart beantwoord. Voor de jeugd was daar een leuke puzzelopdracht bij op die manier hopen we hen voor een vak in de binnenvaart te interesseren. Het BVB bedankt nogmaals alle deelnemers voor hun gastvrijheid en medewerking!

Veel mensen maken gebruik van de mogelijkheid schepen van binnen te bekijken. (foto BVB)



Spiegelbeeld



(foto: Lilian van Hiele)

(Zoek de elf verschillen)

Info Kantoor Binnenvaart

Kantoor Binnenvaart

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

CBOB

tel.: 010 206 06 02
fax: 010 213 41 71
e-mail: binnenvaart@cbob.nl

ONS

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

RKSB St.-Nicolaas

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

Tankvaartvertegenwoordiger:

Geert van Veen,
gsm: 06 53 72 3544

België:

VBR

tel.: (0032) 3 658 36 63
fax: (0032) 3 645 99 74
Afd. tankvaart:
Karel Verbergh
gsm: 06 51 75 0692

Bond van Eigenschippers

Kantoor Brugge:
tel.: (0032) 50 470 720
fax: (0032) 50 335 337
Kantoor Gent
tel.: (0032) 92 258 380
fax: (0032) 92 330 137
e-mail: hnr.helix.bve@edpnet.be

Kantoor Binnenvaart

Voorzichtige groei binnenvaarttonnen

Het aantal over water vervoerde tonnen in Duitsland is de eerste helft van dit jaar 0,7 procent gestegen. In 2003 was ten opzichte van het jaar daarvoor nog een daling te zien van vijf procent. Volgens het Statistisches Bundesamt is de eerste zes maanden van dit jaar 116,7 miljoen ton over Duits vaarwater vervoerd. Vorig jaar was dat in die zelfde periode 115,9 miljoen ton. Het containervervoer over water liet in heel 2003 een stijging zien van negen procent. In de eerste helft van dit jaar was dat zelfs twintig procent.

	1e helft 2004	1e helft 2003	verschil
Totaal	116,7	115,9	+ 0,7 %
binnenlands	26,6	26,7	- 0,5 %
export	25,7	24,7	+ 4,3 %
import	52,2	52,9	+ 0,3 %
doorvoer	12,1	12,4	- 2,5 %

Goederensoort	1e helft 2004	1e helft 2003	verschil
landbouwproducten	3,8	5,3	-27 %
overige voedings/voederproducten	7,7	7,5	+ 3 %
kolen	17,2	15,5	+11,2
minerale			
olieproducten	18,2	20,1	- 9,2
erts/ schroot	19	18,9	+ 0,8
ijzer/metalen	6,4	6,6	- 3,4
zand en grind	23,5	22,4	+ 4,9
mest	3,1	3,1	0
chemische producten	9,4	9,0	+ 4,0
ander half- en eindproducten	8,2	7,5	+ 9,9

Bron: Statistisches Bundesamt

TopTip

INTERNETCAFÉ – Het KSCC Schipperscentrum in Nijmegen organiseert elke eerste vrijdag van de maand in samenwerking met Bureau Telematica Binnenvaart en Vaart!Info een internetcafé voor varenden.

Elke bijeenkomst is er een korte inleiding over een praktische toepassing van internet aan boord. Daarnaast is er alle gelegenheid voor vragen en onderling contact over het gebruik van internet. De bijeenkomsten (18 tot 20.30 uur) zijn gratis toegankelijk. Vrijdag 5 november geeft Henriette Driesen (mts Alpheus) uitleg over haar weblogsite Vidajo en de internettechniek achter het magazine Sofa, een luchtig e-zine voor de binnenvaart.

Discriminatie bij Spandau

Eind augustus zijn wij voor de vijfde keer de sluis van Spandau bij Berlijn gepasseerd. Nadat ik mij had gemeld mochten we van de sluismeester naar de startplaats komen. Ik weet van collega's dat deze man nog wel eens lastig kan zijn, dus zijn we voorzichtig hier. Tijdens het wachten dreef ons voorschip circa 8 à 10 meter voorbij het bord dat einde wachtplaats aangeeft. Mij werd vervolgens luid en duidelijk verteld dat dat niet mocht; ik zou worden opgeschreven en bij een volgend vergrijp zou hij de WSP waarschuwen. De staatskas was leeg dus die zouden dan wel geld komen halen! Volgens mij is dat niet aan een sluismeester, maar verder heb ik mijn schip zeer degelijk gemeerd met drie kabels en het schutten verliep verder normaal. Nu wil het geval dat er een kennis voorbij kwam die het nog veel erger had meegemaakt. Hij was met het hele schip voorbij het bord gevaren en kreeg ruzie. Ook omdat er niemand voorop stond bij het invaren. Resultaat: de WSP kwam aan boord en hij was 218 euro armer. De WSP was met hem eens dat die sluismeester erg lastig is, met name voor Nederlanders en Polen. Dat lijkt toch wel erg op discriminatie! De sluismeester heeft natuurlijk rechten en plichten, maar ik denk dat wij die ook hebben. Als een bepaalde persoon erg lastig is lijkt het mij goed eens van ons af te bijten. Als schipper kan ik dat niet in m'n eentje, maar een organisatie heeft wellicht wat meer invloed. Kunt u een brief sturen naar de WSA of naar de superieuren van deze sluismeester? R.J.W. Gijsbers, ms Dandy

Naschrift redactie:

De beste manier deze sluismeester geen reden te geven iemand met een stok te slaan, is geen overtreding begaan en formeel is voorbij het bord varen dat natuurlijk wel. De sluismeester mag daarover de WSP inlichten. Wat hij niet mag is onderscheid maken tussen Duitse, Poolse en Nederlandse collega's. Er zijn meer klachten ingediend, ook door Duitse collega's en zijn superieuren zijn al op de hoogte. Meer kunnen wij er niet aan doen.

Taalcursus binnenvaart

In het magazine van juli/augustus hebben we u ideeën gevraagd over het opzetten van een taalcursus voor Oost-Europees personeel. Er zijn diverse reacties binnengekomen en de voorkeur gaat duidelijk uit naar onderwijs aan boord met behulp van cassettes of cd's eventueel aangevuld met een korte introductiecursus. Dit zijn enkele opmerkingen uit de ontvangen brieven:

'Vanuit het Tsjechisch naar het Duits lijkt ons het beste. Veel Tsjechen komen uit de streek die redelijk dicht bij de Duitse grens ligt. Ook voor de afhandelingen met bijvoorbeeld het dienstboekje wordt vaak uitgeweken naar Duitsland. Hoofdzakelijk is eerst de scheepstermen goed te leren. Daarna kan misschien nog aandacht besteed worden aan goede zinsopbouw. Ook iets over de veiligheid aan boord lijkt ons verstandig zoals een vertaling van: helmen of veiligheidsvesten verplicht. Een stukje cultuur is in eerste instantie niet nodig, het moet vooral simpel worden gehouden. Onze voorkeur is een schriftelijke cursus. Een matroos die 3 of 4 weken aan boord is kan niet van boord voor zo'n cursus en een matroos die vrij is gaat graag naar zijn gezin of familie. Veel Tsjechische matrozen hebben zelf ook geen vervoermiddel. Een schriftelijke cursus kunnen ze mee naar huis nemen, maar werken met cassettebandjes is ook zinvol.'

—

'Dit is een heel goed idee want mijn twee matrozen moeten van mij thuis Duits leren maar de ervaring leert mij dat ze dat niet doen. Een week cursus, een maand praktijk, en een week cursus, lijkt ons een goede manier. Wij geven de voorkeur aan de plaats Nijmegen of Arnhem omdat dit op de route ligt. Voor ons volstaat een cursus Slowaaks naar Duits, maar wel graag een beetje breder dan alleen scheepstermen, want het is voor zo een jongen ook prettig om over andere dingen te praten. Wij moedigen dit van harte aan, want het taalprobleem is het grootste probleem tussen matrozen en schipper.'

'Werkzaam als schadebehandelaar beroepsvaart heb ik regelmatig te maken met correspondentie in de Duitse taal en het zou mij heel wat waard zijn als er een goede cursus komt voor allerlei zaken in de binnenvaart (laden/lossen, aanvaring, casco'schade, ladingclaims, nautische termen etc..).

Ik stel een cursus voor waar in elk hoofdstuk een item wordt behandeld. Woordjes leren, Duits-Nederlands en Nederlands-Duits. Daarna een oefening met veel voorkomende zinnen. Afbeeldingen mogen in een taalcursus zeker niet ontbreken, want anders wordt het wel erg saai.'

—

'Ik denk dat er behoefte aan een taalcursus is, vorig jaar heb ik het al eens bij VTL voorgesteld maar zij hebben daar nooit wat mee gedaan. Wanneer ik naar de leermotivatie van mijn Tsjechische medewerker kijk, denk ik dat een cursus waarbij je naar school moet niet haalbaar is. Een eenvoudig programma op cd-rom met eenvoudige binnenvaartzinnen lijkt me handig om de taalklanken te leren. De grootste behoefte lijkt me een vertaalboekje met scheepswoorden en korte zinnen. Zo kun je voor iedere taal een apart boekje maken.'

'Ik heb een cd-rom "EuroTalk interactive" Leer Nederlands. Hiermee kan de matroos met een koptelefoon en microfoon de woordjes naspreken. Er is opnamemogelijkheid voor controle van de uitspraak. Met deze cd-rom kan degene zijn taal instellen en zo kan hij of zij vanuit hun eigen taal leren om te zetten in het Nederlands. Ze vinden het fijn om hiermee te werken. Het is alleen jammer dat er geen nautische termen in voorkomen en misschien is het ook handig als er een Duitse versie komt. Duits wordt door Oost-Europese werknemers beter opgenomen dan Nederlands.'

We hebben de reacties met talenbureau Lexicon BV doorgesproken en inmiddels ook een aantal externe belanghebbenden benaderd of ze bij willen dragen aan het ontwikkelen van dit soort cursussen. Als u nog andere ideeën heeft over taalcursussen meldt ons dat dan via e-mail (info@kantoorbinnenvaart.org) of stuur een briefje naar Kantoor Binnenvaart, Antwoordnummer 3067, 3000 WB Rotterdam.

Stenengooiers vergoeden schade

De politie van Utrecht heeft negen jongens tussen 11 en 14 jaar aangehouden nadat een schipper meldde dat hij vanaf de Meernbrug bekogeld was met stenen. Op het politiebureau werd uitgezocht welke jongens echt verantwoordelijk waren voor de schade. Ze werden door hun ouders opgehaald en de ontstane schade aan de auto die aan boord stond zal door de boosdoeners worden vergoed. Snel bellen (0900-8844) of melden bij de dichtstbijzijnde verkeerspost is altijd de moeite waard om te kijken of er soms net een politiewagen in de buurt is. Als dat niet het geval is lukt het wellicht de vanden af te schrikken door zichtbaar een foto (met flits!) of video-opname van hen te maken.

SAB-servicekades dit jaar beschikbaar



Aan weerskanten van de Volkeraksluizen zijn servicekades in aanbouw. De kades die nog dit jaar gereedkomen, vervullen een oude

binnenvaartwens, met name van Koninklijke Schuttevaer die jaren bij Rijkswaterstaat heeft aangedrongen op het realiseren van veilige auto op- en afzetplaatsen bij het sluisencomplex. De samenwerking met de SAB, die veilige plaatsen nodig heeft voor de afgifte van afval dat niet meer onbeheerd op de sluisen achtergelaten mag worden, heeft de doorslag gegeven.

Zoals het er nu naar uitziet kunnen de servicekades bij de Volkerak begin november in gebruik worden genomen. 'Dat hangt af van de afbouw, maar vooral van de vele (milieu)vergunningen die voor de bouw van het depot en de opslag van gevaarlijke stoffen nodig zijn. Dat is sinds Volendam en Enschede werkelijk exorbitant en het probleem is dat je bepaalde vergunningen pas bij RWS, gemeente, provincie of rijk kunt aanvragen als je de andere hebt', zegt SAB-directeur Jan de Vries.

Aan de zuidzijde komt een depot waar KGA (klein gevaarlijk afval) en vrijwel alle andere afvalsoorten afgegeven kunnen worden. De kade heeft een hoogte van NAP plus 2.50 meter wat prettig is voor het afgeven van zwaardere stukken. Bij de afgifte van KGA-afval moet het olieafgifteboekje worden afgetekend en het S-formulier ingevuld, zodat de inzameling geheel volgens de regels verloopt. Het KGA depot is op werkdagen open van 8 tot 17 uur. Langer wordt te duur. 'Op zich is KGA-afval goed op te sparen. Wat dat betreft is het belangrijker dat overal containers blijven voor huishoudelijk afval', stelt De Vries.

Bij de auto op- en afzetplaats aan de noordzijde van de Volkerak komen alleen containers voor huishoudelijk afval. Deze kade is niet bemand en er

kan dus géén gevaarlijk afval worden afgegeven! In verband met de milieuwetgeving zullen de KGA-containers die nu nog op de Volkeraksluizen staan weggehaald als de servicekades klaar zijn. De containers voor huishoudelijk afval, glas en papier blijven op de sluisen zolang er geen ander afval in gedeponeerd wordt. 'Dat geldt uiteraard ook voor de afvalcontainers aan de noordzijde', zegt De Vries. 'Als iemand een verfblik, poetslappen of bijvoorbeeld oliefilters in een gewone afvalcontainer gooit is die hele container wettelijk gezien gevaarlijk afval en wordt de verwerking extra duur, met het risico dat RWS het aantal afvalcontainers gaat beperken en de schipper te lang met 'stinkend' huisvuil blijft zitten.'

Opmerkelijk is de verwerking van het op het depot ingezamelde afvalwater ((af)was/sanitair). Dat mag na biologische zuivering middels een 'rietveldje' weer worden teruggezet op het oppervlaktewater.

Bij de servicekades komen parkeerplaatsen en de locaties zijn alleen bereikbaar



Zo gaat de servicekade aan de zuidzijde er uitzien

via een slagboom die door het sluispersoneel bediend wordt. Op vertoon van het olieafgifteboekje kan via de wal aan de zuidzijde ook KGA-afval worden aangeboden als het schip elders is afgemeerd. De kosten van de servicekades, ruim twee miljoen euro, worden betaald door het ministerie van V&W.

Depot Nieuwegein

Zoals het er nu naar uitziet wordt begin december het nieuwe afvaldepot geopend bij de auto op- en afzetplaats aan de Amsterdamse kant van het betonnen blok bij Nieuwegein. Bij dit depot kunnen vrijwel alle afvalstoffen worden afgegeven, behalve bilgewater. Daarvoor moet de milieuboot worden geroepen die bij Utrecht is gestationeerd. Na opening van het nieuwe depot worden de KGA-containers die langs het kanaal staan verwijderd. De voorwaarden van het depot zijn gelijk aan die van de KGA-containers bij de Volkeraksluizen. 'De boodschap lijkt me duidelijk', zegt De Vries. 'Als we er prijs op stellen dat huisvuilcontainers en andere containers voor niet gevaarlijk afval blijven staan, dan moeten wij er zorgvuldig mee omgaan, anders zijn we ze zo kwijt!'

Oproep

Tot slot nog een oproep aan iedereen die regelmatig over het Amsterdam-Rijnkanaal vaart. Er worden zo nu en dan oliesporen waargenomen en dat stelt de binnenvaart in een kwaad daglicht. Handhavers zullen de controle verscherpen, maar wij vragen ook úw medewerking om vervuiling direct bij handhavers of de SAB te melden.

'Kookwekker' in de stuurhut

'Een kwestie van rekenen'

door Peter van Driel

Wat in de zeevaart verplicht is, wordt in de binnenvaart hooguit als hulpmiddel gebruikt. De veredelde kookwekker, die alarm slaat als je in slaap valt en vervolgens desnoods iedereen op het schip wakker maakt. Belangrijkste doel van het brugwachtalarmsysteem in de zeevaart is natuurlijk het voorkomen van ongevallen. Onderzoek heeft uitgewezen dat tien procent van alle ongevallen een directe relatie heeft met de vermoeidheid van de stuurman. Waarbij niet wordt uitgesloten dat dat percentage veel hoger ligt, want niet iedereen zal toe willen geven dat hij tijdens het varen in slaap is gevallen.

Op zeeschepen is het brugwachtalarmsysteem verplicht op schepen waar maar één man op de brug is en dus geen tweede persoon aanwezig is om in te grijpen als de wachtsman uitvalt. Het systeem zorgt dat er elke 15 minuten (tien minuten in de visserij) een

irritante zoemer gaat, waarna er één minuut tijd is om het alarm en de klok te resetten. Gebeurt dit niet, dan wordt een tweede man gewaarschuwd en als die niet zou reageren, wordt de rest van de bemanning gealarmeerd. Recent is deze regelgeving enigszins gewijzigd, waardoor de tien of 15 minuten afhankelijk zijn van de inrichting van het schip. Volgens de nieuwe richtlijn moet het systeem worden gekoppeld aan de automatische piloot. Als het schip op de piloot vaart, is het wachtalarmsysteem ingeschakeld.

■ Zoemer

Er is al eens discussie gevoerd een dergelijk systeem ook in te voeren in de binnenvaart. Niet om de schipper te 'pesten' maar omdat het wel degelijk een hulpmiddel kan zijn om het schip schadevrij te houden en de veiligheid op een (nog) hoger niveau te brengen.

Er zijn al schippers die een dergelijk systeem hebben geïnstalleerd. Sensoren rondom de stuurpook registreren de beweging van de handen en zetten de klok terug op nul. Als de pook te lang alleen gelaten wordt, gaat de zoemer en als er dan nog geen reactie komt wordt het algemeen alarm geactiveerd. De schippers kozen voor zo'n installatie omdat de installatiekosten in geen verhouding staan tot de herstellkosten van het schip na een aanvaring. Een kwestie van rekenen...

Het kost geld ja! Maar een aanvaring omdat u - of uw personeel - 'even' wegdommelt, kost denk ik heel wat meer! Wat vindt u? Moet het brugwachtalarm ook verplicht worden op het moment dat er maar één persoon in de stuurhut van een binnenschip zit, of moet iedereen vrijwillig kunnen overwegen al dan niet een alarmsysteem te (laten) installeren?

INGEZONDEN

Hinderlijke dekverlichting

Soms sluit wetgeving niet aan op nieuwe ontwikkelingen. Neem de dekverlichting. De arbo-wet schrijft voor dat de werkplek voldoende verlicht is, maar aan boord van schepen kan dat ongewenste neveneffecten hebben. Veel mensen met een mooi verlicht dek realiseren zich niet dat dat anderen hindert. De enige manier hier wat aan te doen is het probleem massaal te melden bij uw organisatie. Zij hebben immers de mogelijkheid dit bij de overheid aan te kaarten.

De scheepvaartinspectie heeft hierin een belangrijke taak, zij kunnen de juiste positie en afscherming van de dekverlichting voorschrijven, mits dat bij wet is vastgelegd. Problemen moeten wel gedetailleerd worden gemeld want het gaat vooral om de manier waarop de verlichting wordt gebruikt. Op veel tankers brandt over de volledige scheepslengte tl-verlichting. Dat zal best handig zijn

tijdens het laden en lossen, maar het is zeer hinderlijk voor passerende schepen en dat is eenvoudig te voorkomen door de lampen aan de zijkant met een kap af te schermen. Volgens mij kan ook met minder sterkere lampen volstaan worden. Ook zou onderzocht kunnen worden of er een andere kleur tl-buizen gekozen kan worden, dan wordt de verlichting waarschijnlijk als minder hinderlijk ervaren.

Horizontaal geplaatste halogeenstralers zouden verboden moeten worden omdat die altijd verblinden. Ook dekverlichting aan de zijkant van de roef is hinderlijk. Er is zelfs een tankrederij die daar tl-balken heeft waardoor de boordverlichting onzichtbaar is. Dat is eenvoudig op te lossen door de verlichting aan de binnenkant van de boeiing te plaatsen; tl-verlichting is hier trouwens zwaar overdreven, een 25-watt lampje of een

lichtsnoertje is al voldoende. Veel nieuwe schepen hebben een dubbelwandige boeiing, daar kun je gebruik van maken door er verlichting in aan te brengen. Een mooi voorbeeld van niet hinderlijke verlichting zijn de moderne containerschepen die onder het hefbaar stuurhuis hun verlichting in de vloer geïntegreerd hebben, afgeschermd door een kunststof plaat.

Helaas zien we rond de kerstdagen overdreven sierverlichting langs lantaarnmasten, stuurhuis en roef waardoor de navigatieverlichting en met name het knipperlicht niet zichtbaar zijn. Wat mij bevreedt is dat de politie afgelopen winter optrad tegen schippers met een lichtsnoer langs de denneboom, terwijl dat juist niet hinderlijk is omdat de boordverlichting dan goed zichtbaar blijft.

Ton van der Giessen ms Margaretha G

A d v e r t e n t i e

Tien arbo-actiepunten voor kleine bedrijven

door Peter van Driel

Alle Nederlandse bedrijven die werknemer(s) in dienst hebben, moeten voldoen aan de Arbo-wet. Doel van die wet is het bevorderen van goede arbeidsomstandigheden en het voorkomen van ziekte en arbeidsongeschiktheid. Dat dit zowel het belang van werkgever als werknemer is, spreekt voor zich. In kleinere bedrijven is vaak weinig tijd lang bij de Arbo-regelgeving stil te staan. Het Arbo Platform Nederland zette tien actiepunten op een rij om de werkgever op weg te helpen.

1. Wat is goed arbobeleid?

Volgens de Arbo-wet is dat iedere werkgever verplicht een arbobeleid moet voeren. Hiermee wordt bedoeld een veilige, gezonde werkomgeving, het voorkomen en beperken van risico's, een op de werknemer afgestemde werkplek, en meer van dergelijke zaken. Een Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) is een verplicht hulpmiddel dit te bereiken.

2. De RI&E als eerste stap

De RI&E is in feite een vragenlijst waar met ja of nee de belangrijkste risico's per werkzaamheid worden doorlopen en prioriteiten worden gegeven om die risico's te voorkomen. Daaruit vloeit een Plan van Aanpak voort, dat tenminste jaarlijks met de werknemers besproken moet worden.

3. Wat doet de arbodienst?

De arbodienst kan een belangrijke rol spelen bij het voorkomen van ongevallen en ziekteverzuim. Verder wordt de arbodienst ingeschakeld bij het toetsen van de RI&E.

De werkgever mag zelf kiezen met welke arbodienst hij in zee gaat; arbodiensten zijn private bedrijven die op de vrije markt opereren.

4. Preventie en verzuimbeleid

Ondanks alles kan het toch voorkomen dat een werknemer ziek wordt. De werkgever is dan verplicht de werknemer twee jaar tenminste 70% (het tweede jaar is 70% tevens maximum) van het loon door te betalen. De arbodienst kan

helpen met de verzuimbegeleiding, maar de werkgever moet zelf ook een aantal zaken regelen. Uiterlijk de vierde dag moet de werknemer ziek worden gemeld bij de arbodienst en binnen acht weken moet een reïntegratieplan zijn opgesteld. In de 13^e ziekte-week moet de werknemer gemeld worden bij het UWV. De werkgever is verplicht zich in te zetten zodat de werknemer weer aan het werk kan. Tot slot moet er van alle reïntegratie-inspanningen een verslag worden geschreven, dat uiterlijk de 89^e ziekte-week gereed moet zijn. Laten we hopen dat het zover niet komt...

5. Intimidatie en geweld

Onderdeel van de arbeidsomstandighedenwet is ook preventief beleid tegen (seksuele) intimidatie en geweld. Doe dit in overleg met de werknemers.

6. Ongeval melden

Het bijhouden van arbeidsongevallen is een onderdeel van de RI&E. Het biedt immers inzicht in de risico's van het werk en aanknopingspunten voor het voorkomen. Dodelijke ongevallen, ongevallen die binnen 24 uur leiden tot ziekenhuisopname, en ongevallen die naar alle waarschijnlijkheid zullen leiden tot blijvende gezondheidsschade moeten worden gemeld bij de Arbeidsinspectie.

7. Bedrijfs hulpverlening

Ieder bedrijf moet zijn bedrijfs hulpverlening georganiseerd hebben om de gevolgen van calamiteiten te beperken. De taken van bedrijfs hulpverleners zijn: toepassen van EHBO, helpen bestrijden van een beginnende brand, werknemers en gasten alarmeren en evacueren, en het alarmeren van, en samenwerken met hulporganisaties.

8. Periodiek onderzoek

Een werkgever dient zijn werknemers in de gelegenheid te stellen zich periodiek arbeidsgezondheidskundig te laten keuren. De werknemer is overigens niet verplicht hieraan mee te werken. Ook het PAGO wordt in de RI&E genoemd.

9. Meerdere werkgevers op één locatie

Het kan voorkomen dat de werkgever de arbeidsomstandigheden niet helemaal

zelf kan bepalen omdat hij rekening moet houden met andere werkgevers. Bijvoorbeeld als werknemers bij een ander bedrijf werkzaamheden uitvoeren, of wanneer een schip zich bij een laad- of losplek bevindt. Op grond van de Arbo-wet moeten er ook dan duidelijke regels zijn over bedrijfshulpverlening en hoe te handelen bij brand. Iedere werkgever blijft verantwoordelijk voor zijn eigen werknemers.

10. Risico's bespreken

De risico's die binnen het bedrijf gelopen kunnen worden moeten regelmatig met de werknemers besproken worden. Immers, ook de werknemers moeten zich inspannen om eventuele risico's zoveel mogelijk te voorkomen.

■ Inspectie & consequenties

Tot slot meldt de brochure nog wat de (financiële) consequenties zijn wanneer er misstanden aan het licht komen bij controle door de Arbeidsinspectie. Bij het niet naleven van één of meerdere regels uit de Arbowedgeving mogen zij boetes opleggen.

Het ontbreken van:	boete in €
Arbobeleid	900
RI&E	4500
- lijst ongevallen	900
- plan van aanpak	225
- actualisatie RI&E	225
Contract Arbo-dienst	450
Melding arbeidsongevallen	4500
Bedrijfs hulpverlening	900
PAGO	45

De boetes kunnen, zeker bij herhaling, fors oplopen. Wij raden aan een op de binnenvaart toegespitste RI&E aan te schaffen en deze ook uit te voeren.

In samenwerking met Arbode Maritiem heeft Kantoor Binnenvaart overigens een uitstekend RI&E boek samengesteld dat zich in de praktijk al bewezen heeft. Dat handboek kost 90 euro. Voor leden/contractanten is dat 58 euro. Meer informatie op: 010-2060600

Wat kan ik doen bij alcoholgebruik?

Mijn schip werd in Duitsland opgelost van bigbags. De losploeg had ruim voldoende tijd tussen het aanpakken van de hijsen. Die werd zoekgebracht met enkele kratten bier, met als gevolg dat de ploeg enkele uren later in zeer kennelijke staat was. Ik erger me daar aan en vind het bovendien onverantwoord. Kan ik daar als schipper wat aan doen?

De schipper is verantwoordelijk en aansprakelijk voor een goede gang van zaken aan boord. Dat geldt ook voor laden en lossen. Veiligheid en drank gaan niet samen, dat staat in de RI&E en de werkinstructies duidelijk vermeld. U wilt echter ook de goede verstandhouding met de ontvanger niet op het spel zetten. Maar als er ongelukken gebeuren en u als schipper niet heeft ingegrepen, zult ook u 'op het matje' moeten komen. Wanneer u drankgebruik constateert moet u de ontvanger of het losbedrijf

laten weten dat u dit niet accepteert. Zeker als de zaak uit de hand dreigt te lopen. Dan zijn er twee mogelijkheden: het personeel verlaat het schip, of de ontvanger geeft een vrijwaringsverklaring. Om achteraf sterker te staan maakt u van dit gesprek een notitie en faxt die aan de ontvanger. Wanneer dit allemaal niet helpt kunt u overwegen uw probleem bij de politie te melden en vragen of ze uw 'aangifte' als 'bewijs' in hun wachtprotocol willen vermelden. Misschien komen ze zelfs wel kijken...

...

Maria Hemelvaart valt dit jaar op zondag. Ik heb gehoord dat die dag in België wordt doorgeschoven naar de maandag. Schuift mijn lostijd dan ook een dag op?

In de Belgische wet is hierover niets geregeld. Maandag telt voor de schipper als losdag. Wel is het zo dat werknemers deze dag, die door de week als nationale vrije dag geldt, meestal de maandag daaraanvolgend gecompenseerd krijgen.

Moet er voor het verkrijgen van het Rijnpatent nog steeds een verklaring van goed gedrag worden overlegd?

Ja. In het reglement Rijnpatenten is voorgeschreven dat de aanvrager geen strafbare feiten in de scheepvaart mag hebben begaan. Om dat aan te tonen moet bij de aanvraag voor het patent een uittreksel uit het strafregister worden overlegd. In Nederland heet dat een 'verklaring omtrent het gedrag' en die moet via de gemeente waar de aanvrager ingeschreven staat, worden aangevraagd.

...

Op de Duitse Seeschiffahrtstrassen moet je kaarten aan boord hebben. Is het voldoende als dat bijvoorbeeld de computerkaarten van Tresco zijn?

Nee, elektronische kaarten zijn niet toegestaan als vervanging van de gewone kaarten. De papieren kaarten zijn nog steeds de enige officiële kaarten en die moeten derhalve aan boord zijn.

Dubbele namen

In Friesland steekt opnieuw de discussie de kop op of (plaats)namen alleen in het Fries of ook in het Nederlands op alle borden moet staan. Een aantal bedrijven zegt schade te ondervinden van de vertraging die ontstaat doordat bezorgers van pakjes of een zending onderdelen niet weten te vinden omdat plaatsnamen als Surch (Zurich), Reduzum (Roordahuizum), Skuzum (Idsegahuizen) niet op wegenkaarten staan. Kantoor

Binnenvaart vroeg het ministerie van V&W een aantal jaren geleden al tevergeefs om tweetalige aanduidingen op bruggen. KB gaf aan dat het voor buitenlanders en alle andere 'niet Friezen' lastig kan zijn in te schatten waar ze zitten, wat zeker 's zomers als er veel recreatievaart is tot onveilige situaties kan leiden. Mooi voorbeeld is de brug Aldskou, of te wel Oude Schouw bij Jirnsum (Irnsun) in de vaarweg Lemmer-Delfzijl.

Drijvende kracht

Voormalig Schuttevaer-secretaris Robert Zwijs heeft in opdracht van het BVB een nieuwe film gemaakt over de binnenvaart. Met dynamische opnames en informatieve teksten wordt een helder beeld geschetst van de binnenvaart. De film vervangt de oude BVB-film 'Wat vaart daar'. Bent u geïnteresseerd in de nieuwe (DVD)film 'Binnenvaart de drijvende kracht', dan kunt u deze voor tien euro incl. BTW bestellen bij het secretariaat van het BVB. De film duurt ca. 10 minuten en is geschikt voor educatieve doeleinden.



(foto: Lilian van Hiele)



Waar ligt de grens?

door Erik van Toor, voorzitter

Soms bekruipt het ONS-bestuur het gevoel dat we tegen de bierkaai vechten. We zijn allemaal zeer bezorgd over de vrachtprijzontwikkeling van de laatste jaren, maar een 'wapen' om die neergaande trend te stoppen zien wij zomaar niet. Het enige wat we kunnen doen is appelleren aan ieders gezonde verstand geen reizen aan te nemen die onder de kostprijs liggen. Uiteraard beseffen wij maar al te goed dat het bijzonder moeilijk is je marktpositie in te schatten. De meeste bestuursleden varen zelf ook en ondervinden dus dagelijks de "geneugten" van de vrije markt. Op een of andere manier helpt je poot stijfhouden niet altijd even goed en lijkt het soms alleen maar lege tijd op te leveren.

Volgens veel bevrachters is er altijd nog net één reisje en is het altijd kalm en rustig. Met name in het binnenlandse- en Noord-Zuidvervoer

lijkt het of de veel te lage vrachtprijzen muurvast zitten en zou je bijna gaan vermoeden dat bevrachters vooraf prijsoverleg houden. Zeker nu de laatste tijd de gasolieprijzen flink oplopen, zou je verwachten dat er in ieder geval gasoliecompensatie plaatsvindt, maar het tegengestelde blijkt in veel gevallen waar. Te lage vrachtprijzen zijn gemeengoed geworden, maar men wordt wel geacht zijn schip plus bemanning beschikbaar te stellen gedurende de volle laad- en lostijd, en dient men ook nog op verantwoorde wijze van laadplaats naar losplaats te varen. Ook de voorwaarden staan steeds meer onder druk. Laagwater/ KWZ-regelingen worden met voeten getreden, verhaalkosten en zondagsvergoedingen worden in ieder geval door een aantal bevrachters niet meer betaald, hoewel we sterk de indruk hebben dat zij het op hun beurt wel incasseren. En de schip-

per? Hij vaart door. Maar tot hoever? Hoelang pikken we nog dat de waarde van ons bedrijfskapitaal afkalft door onze marginale omzetten. Hoelang pikken we nog dat we dag en nacht, weekenden ook gratis en voor niks op moeten komen dragen. Dat zijn van die vragen waar uw bestuur mee kampt. Maar wellicht heeft u nog suggesties om het vrachtenniveau en de voorwaarden te verbeteren en de negatieve spiraal te doorbreken!

U weet dat wij bij het ministerie een verhoging van de overliggelden en een aanmerkelijke verkorting van de laad- en lostijden hebben aangekaart. De eerste gesprekken met het ministerie daarover zijn gevoerd en met het NEA rapport over kostprijzen en liguren in de binnenvaart in de hand denken we sterk te staan. We hopen u daarover zo snel mogelijk liefst goed nieuws te kunnen melden!

VIHB-lijst waanzin

Een heikel punt is momenteel de registratie van afvalvervoerders bij de NIWO. Dit is een gevolg van een Europese richtlijn waarbij het lijkt of de Nederlandse overheid in de gedaante van het ministerie van VROM voorop wil lopen. In de lijst van "afvalstoffen" staan een heleboel goederen die volgens ons geen afval zijn, maar recyclingmaterialen die het productieproces weer ingaan. Zoals oud ijzer, houtsnippers en glas. Het wordt natuurlijk helemaal te gek als je grondstoffen voor de veevoederindustrie zoals sojaschroot, palmschroot, enz. ook als afvalstof ziet. Wij vermoeden dat een overijverige ambtenaar stoffen waarvan hij afvalwaarde vermoedt lukraak op de lijst heeft gezet...

De registratie brengt behoorlijke kosten met zich mee, zoals een accountantsverklaring betreffende een eigen vermogen van minimaal 18.000 Euro. Waarmee en passant een groep vervoerders die hier niet aan kan voldoen buitenspel wordt gezet. Tevens moet een verklaring van goed gedrag worden overlegd. Wij menen dat iedereen die een vervoersvergunning heeft geschikt is voor het vervoer van alle reguliere goederen en daarbij vinden wij dat de productaansprakelijkheid bij de opdrachtgever ligt en niet bij de vervoerder. Tot op heden geeft VROM geen krimp, ondanks het streven van dit kabinet naar een significante administratieve lastenverlichting voor het bedrijfsleven. Wij durven de juridische strijd aan, omdat er argumenten te over zijn om deze waanzin te keren.

Tegen verplichte AIS

De ONS en met haar Kantoor Binnenvaart is in principe tegen de verplichte invoering van volgsystemen als AIS. In de pers wordt wel eens de indruk gewekt dat die verplichting onomkeerbaar is. Dit is beslist niet waar. Wij vinden volgsystemen prima, maar ze mogen niet verplicht worden. Dat beschouwen we als inbreuk op de privacy en we zien ook geen duidelijke meerwaarde voor de veiligheid. Het argument dat verladers dag en nacht kunnen zien waar hun lading zich bevindt, snijdt in deze tijd van intensieve communicatie en just-in-time charters geen hout. Ook dat een verplichting nodig is om 'blindgangers' te voorkomen niet want al die jachtjes die we op het water tegenkomen zijn ook niet uitgerust met een volgsysteem.

Van het secretariaat

door Henk van der Velde, secretaris CBOB

Bij de Rijksbegroting gaat de meeste aandacht altijd naar de V&W-begroting, toch hebben de begrotingen van Financiën, SZW, VROM en EZ ook grote invloed op de bedrijfsresultaten.

In MKB-Ondernemen! zult u daar zeker nog over lezen.

De V&W-begroting is een voortzetting van het vorig jaar ingezette beleid: verbetering van onderhoud van infrastructuur en aanpak van files. De minister wil Nederland in beweging houden, ondanks de toenemende belasting van alle infrastructuur. Op de vaarwegen worden komend jaar alleen de acute knelpunten aangepakt, maar de minister belooft dat bij plotseling optredende obstructies direct zal worden ingegrepen. Gezien de tot 2010 voorgenomen investering van 735 miljoen euro in het achterstallig onderhoud van de natte infrastructuur, zijn we niet helemaal ontvreden, al steekt het een beetje karig af tegen de 2 miljard voor de weg. Wij vinden wel dat de minister alles behoort te doen om het achterstallig onderhoud - net als Betuwelijn en HSL erfenis van haar voorgangers - niet verder op te laten lopen. Achterstand inlopen kost veel meer dan bijhouden.

Vrije zone

De nota mobiliteit waar op dit moment aan gewerkt wordt, zal duidelijk moeten maken waar de minister tot 2020 haar inspanningen op gaat richten. We hopen dat er niet onevenredig wordt ingezet op nieuwe grootschalige prestigeprojecten. Misschien heeft de politiek iets geleerd van de Commissie Duijvestein?

De minister maakt terecht een punt van de onverenigbaarheid van het toenemende verkeer en vervoer, en de wens vlakbij infrastructuur te bouwen. Het Rijk werkt daarom aan wettelijke voorwaarden voor het ruimtebeslag langs wegen en water. Wij vinden dat dit de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid moet blijven

en niet moet worden gedecentraliseerd. Er verdwijnen al te veel ligplaatsen doordat plaatselijke belangen prevaleren.

Geen misbruik

Het kabinet zet conform een Europese richtlijn sterk in op de invoering van RIS (River Information Services), denk aan data-uitwisseling tussen wal en schip en verkeersafwikkeling. BICS, IVS '90 en elektronische kaarten zijn in dit kader te beschouwen als voorlopers. Tracking en tracing is iets anders, dat willen we kritisch volgen. Toch kunnen we onze ogen niet sluiten voor ontwikkelingen, wij innoveren tenslotte ook. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden, ook om te voorkomen dat we straks opgezadeld worden met iets dat we niet willen. Dan is het beter nu al onze eisen te stellen, zoals een goed dekkende, betaalbare breedbandinternetverbinding, en adequate afscherming van gegevens tegen misbruik.

Bestuurszaken

Het bestuur wil op voorstel van de jaarvergaderingscommissie in 2005 de Algemene Ledenvergadering en Openbare Jaarvergadering op één dag houden. In principe op maandag, dat levert voor de meeste mensen de minste problemen op. We hopen dat meer leden dan wel beide vergaderingen bij kunnen wonen.

's Ochtends de Algemene Ledenvergadering (met bestuursverkiezing), 's middags de openbare (jaarrede, wisseltrofee en discussieforum). Over thema en een aansprekende inleider wordt nog nagedacht. Suggesties welkom!
- Rond kerst worden de gebruikelijke eindejaarsbijeenkomsten gehouden, Duisburg (24), Werkendam (27), Rotterdam (28) en Zwolle (29). Tijd 14.00 uur, Rotterdam 10.00 uur. Alles onder voorbehoud.

Vergeeten

Loof de Heer, mijn ziel, en vergeet niet een van zijn weldaden.

Psalm 103:2

Een mens is een wezen met een ziel, een verborgen binnenkant, waar we ons bestaan tot in de diepte doorleven. Er is zelfs een kerkelijk gebruik om over mensen als "zielen" te spreken. Wanneer het aantal leden van een kerkelijke gemeenschap wordt geteld, hoor je soms: wij hebben zoveel honderd zielen.

Dat er een uitdrukking is, die zegt dat er op onze ziel kan worden getrapt, maakt duidelijk hoe kwetsbaar we in feite zijn. In die zachte, ontvankelijke binnenkant zijn wij hard te treffen door leed en kwaad. Soms moet iemand jaren na het ondergaan van zulke negativiteit, hulp zoeken bij een ander, die studie heeft gemaakt van de fijne verwevenheid van de menselijke ziel. Op zoek naar genezing voor de wonden die geslagen zijn.

De psalmdichter kent de binnenkant van zichzelf en weet, dat het andere ik soms wakker moet worden geroepen. Hij doet een krachtig beroep op zijn ziel en zegt: vergeet niet een van Gods weldaden. Dat is immers snel gebeurd. We zijn als mensen vaak geneigd alleen te kijken naar wat niet goed is. De onvrede kan zelfs de vorm aannemen van wrok. Dan zijn we in feite onbereikbaar voor alles wat vreugdevol en positief in ons leven is.

Contact houden met je ziel, dat is denken, maar het blijkt ook danken te zijn. Alles opmerken dat bijdraagt aan de inhoud en de houdbaarheid van ons bestaan. Die ontelbare dingen, die we zo maar krijgen van de Heer, die het ons gunt om een stukje van de schepping te zijn. Vaak hebben we geen rust om daarbij stil te staan. Vandaar die oproep: loof de Heer, mijn ziel. Denk na en je weet weer waarvoor je de Heer daarboven allemaal kunt danken.

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