

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 5 - NUMMER 10 - OKTOBER 2003

Proef met WiFi op
de Zeeuwse wateren

Veiligheid vergt meer
dan dubbele wanden

Belang van persoonlijke
beschermingsmiddelen

Overvulbeveiliging
per 2004 verplicht

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

Redactiebureau Delta Desk,
Jos Hoffmann

Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

Layout en opmaak

Artnc Creatief Servicebureau,
Deventer

Uitgever

Dineke Sondereren
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 2003:

€ 75,80 excl. BTW

Een abonnement kan ieder
gewenst moment ingaan.

Beëindiging van het abonne-
ment kan uitsluitend schriftelijk
geschieden, uiterlijk twee maan-
den voor het einde van de abon-
nementsperiode. 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: 0570-648747
fax: 0570-641187

Drukkerij

Giethoorn Ten Brink

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

tenHagenStam
UITGEVERS

Nederlands
uitgeversverbond

Groep uitgevers voor
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:

Door de droge zomer is de graanoogst
in Europa 30 procent minder dan
normaal. Niet gunstig voor de bin-
nenvaart, want dat betekent minder
werk en dus volgens de wet van vraag
en aanbod lagere vrachten.
(Foto DeltaDesk)

Wat hebt u opgevaren?

9

Misbruik leidt tot eerder einde KGA-containers

7

Belang van persoonlijke beschermingsmiddelen

12

Bunkerovervulbeveiliging per 1 januari verplicht

15

rubrieken

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

21 en 22

Halonblussers van boord	4
Effe Dubbel	5
In wiens belang is schaalvergroting?	6
Maak correct gebruik van KGA-containers	7
Proef met WiFi in Zeeland	8
Wat is realiteit per sector achter ABRI-cijfers?	9
Binnenvaart op Wereldhavendagen	11
Persoonlijke beschermingsmiddelen	12
Veiligheid vergt meer dan dubbele wanden	14
Bunkerovervulbeveiliging verplicht	15
Binnenvaart reageert op begroting V en W	17
Werkplan 2004 Inspectie V en W	19
Wanneer stoppen met werken?	20

Halonblussers van boord, vaste installaties volgen

door Gerard Kester

Het zuurstof verdrijvende gas halon was vroeger een veel gebruikt middel in brandbeveiligingssystemen en blusapparaten. Zo ook in de binnenvaart. Maar halon heeft een flink nadeel. Het behoort tot de groep van stoffen die bij vrijkomen zorgen voor een afbraak van de ozonlaag. Het toegelaten gebruik van halon wordt komend jaar sterk ingeperkt.

De toename van de UV-straling als gevolg van de aantasting van de ozonlaag vormt een ernstige bedreiging voor de mondiale gezondheid en het milieu. Daarom is in de jaren negentig wereldwijd een begin gemaakt met maatregelen om op termijn de productie en het gebruik van ozonvijandige stoffen, zoals halon, te verbieden.

■ Buiten gebruik

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft per 1 april 1992 bepaald dat de voorgeschreven draagbare blustoestellen aan boord van binnenvaartschepen geen halon meer mogen bevatten en dat het voor de nieuwbouw niet meer is toegestaan halon te gebruiken in vaste brandblusinstallaties. Voor de bestaande vaste installaties geldt een zogenoemde NVO overgangsmaatregel. Dat betekent dat bij nieuwbouw, verbouw of ombouw halon niet meer mag worden toegepast. Ergo, de vaste haloninstallaties van voor 1992 mogen volgens de Rijnvaartregels tot in lengte van jaren blijven bestaan. Draagbare toestellen die zijn gevuld met halon mag men aan boord hebben, maar worden niet tot de uitrusting gerekend. In EU-verband is met betrekking tot de ozonafbrekende stoffen in 1994 een eerste verordening uitgevaardigd, gevolgd door een tweede verordening van 29 juni 2000. In deze laatste is bepaald dat brandbeveiligingssystemen en blusapparaten die halon bevatten voor 1 januari 2004 buiten gebruik moeten

worden gesteld en dat de halon teruggewonnen moet worden. Er zijn wel wat uitzonderingen, maar die hebben geen betrekking op de binnenvaart.

■ Sterk ingeperkt

Er is dus een flink verschil tussen de regelgeving in de Rijnvaart en die van Brussel. Dat betreft met name het bestaan van halon in vaste installaties. De regelgeving in de Rijnvaart zal zich in dit geval moeten voegen naar die van Brussel. Het heeft er dan ook alle schijn van, dat onder druk van Brussel

de huidige overgangsregeling voor de Rijnvaart sterk ingeperkt gaat worden. Op termijn zullen de vaste haloninstallaties aan boord van schepen, naar schatting nog een stuk of zestig, ontmanteld moeten worden. De termijn is nog niet zeker; daarover volgt later bericht.

Duidelijk is wel dat de met halon gevulde draagbare blussers per 1 januari 2004 niet meer aan boord mogen zijn. Ze moeten worden ingeleverd bij de leverancier, zodat de blussers en hun inhoud op milieuverantwoorde wijze kunnen worden verwerkt.

TopTip

PENSIOEN - Op 1 juni 2004 moeten pensioenen zijn aangepast aan het zogenoemde Witteveenkader.

Pensioenregelingen die voor die tijd niet zijn aangepast,

worden in fiscale zin niet langer als pensioen beschouwd. Uit onderzoek van Price-Waterhouse Coopers blijkt dat een kwart - ruim 8000 - van de MKB-ondernemingen dit niet weet. De grootse pijn zit bij de middelgrote en kleine bedrijven met een pensioenregeling bij een verzekeraar of een eigen pensioenfonds. Ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor een juiste pensioenregeling.

Verzoek om Informatie

Kopieer of knip de bon uit en stuur hem in een ongefrankeerde envelop naar:

Kantoor Binnenvaart

Antwoordnummer 3067

3000 WB Rotterdam

Telefoon: 010-2060600 Fax: 010-4147584

E-mail: info@kantoorbinnenvaart.org

O Ja ik wil mij aansluiten bij een van de deelnemende organisaties van Kantoor Binnenvaart. Stuur mij informatie over het lidmaatschap van:

- CBOB
- ONS
- RKSB St. Nicolaas
- VBR (België)
- Bond van Eigenschippers (België)

O Ik wil meer weten over de mogelijkheden van een servicecontract bij Kantoor Binnenvaart.

O Ik ben geïnteresseerd in de bedrijfstak en wil een jaarabonnement op het Magazine Binnenvaart.

O Ik wil meer weten over de mogelijkheden van adverteren, stuur mij informatie.

* Leden van de deelnemende organisaties en servicecontractanten van Kantoor Binnenvaart ont-

Naam:

Scheepsnaam:

Contactpersoon:

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postcode:

Plaats:

Aan de slag met bedenken dubbelwandig type N-schip

door Jos Hoffmann

Hoe kan het toch zo uitkomen. Juist in een tijd dat de discussie op gang komt over de wenselijkheid en de noodzaak van dubbelwandig vervoer in de tankvaart, legt de natuur een van de kwetsbare punten van dit vervoer bloot, waar tot nog toe weinig aan werd gedacht.

Door het extreem lage water op de rivieren zijn de dubbelwanders danig in het nauw gekomen. Meestal groter en vooral zwaarder aan eigen gewicht dan ze zijn ten opzichte van enkelwanders, kunnen ze bij zulke waterstanden nauwelijks nog voldoende lading vervoeren om het transport nog economisch verantwoord te laten zijn. Sommige bestemmingen zijn dan zelfs in het geheel niet meer verantwoord bereikbaar. Een chemische fabriek in Godorf (D.) bijvoorbeeld, heeft de productie tijdelijk moeten staken omdat er geen benzeen aangevoerd kan worden. De kneep zit 'm in het feit dat benzeen volgens de wet in dubbelwandige tankers moet worden vervoerd. Uitwijken naar lichtere en kleinere schepen kan niet. De wet verbiedt immers benzee- nvervoer in enkelwandige tankers. En kleine dubbelwanders bestaan om bedrijfseconomische redenen (nog) niet. Tijdens de besloten rondetafelconferentie over de toekomst van de dubbelwandige tankvaart in Straatsburg van begin vorige maand, waarover gelukkig lekker uit de school is geklapt, lieten de chemie- en olieverladers er geen misverstand over bestaan: om het risico van imagoschade tot een minimum te beperken, willen ze ook in de binnenvaart van alle enkelwanders af. Ook al schreeuwen de eigenaren van deze tankers daarbij moord en brand, dát gaat dus gebeuren. Hopelijk getemporeerd en financieel verantwoord, zoals de ESO en EBU bepleiten. Maar niettemin. De klant heeft een vrije keuze. Dus als hij ervoor kiest zijn producten alleen nog in dubbelwanders te laten transporteren, desnoods voor veranderingen

in de wet- en regelgeving uit, zal de vervoerder die in de markt wil blijven aan die vraag moeten voldoen. Maar wel met verstand. Louter grote type C-tankers blijven bouwen, heeft geen zin. Nu al vervoert tachtig procent van die dure chemieschepen laagwaardiger producten dan waarvoor ze gebouwd en uitgerust zijn, en veel verbetering in die scheve situatie is niet te verwachten. Het overgrote deel van de ladingstromen in de tankvaart kan toe met eenvoudiger, dus goedkopere en beter te exploiteren, schepen. Tevens vraagt de bereikbaarheid van de talloze bestemmingen aan kleinere vaarwaters, maar ook aan de Donau en -zoals dit jaar blijkt- aan de grote rivieren bij extreem laag water om dubbelwanders van beperkte grootte en diepgang. Ergo: er moet met gang een nieuw, dubbelwandig type N-tanker worden gedefinieerd, dat zowel veiligheidstechnisch als bedrijfseconomisch verantwoord de bestaande enkelwanders door ombouw of nieuwbouw kan vervangen. Willen innovatieve geesten in de scheepsbouw en tankvaart nú opstaan? In Duitsland wordt al gewerkt aan vlot gaande binnenschepen met luchtsmering, in Nederland is de supersterke Scheldehuid uitgevonden en bedacht TNO voor zeegaande ferry's een schuimge vulde dubbele scheepswand, die zowel weinig laadvolume opsoupeert als sterk schokabsorberend is en de lekstabiliteit gevoelig vergroot. Denkkraft is er dus genoeg, (deel)oplossingen zijn wellicht al voorhanden. Knoop alles eens aan elkaar en kijk eens waar je uitkomt, zou ik zeggen. Een projectsubsidie is allicht los te peuteren bij Economische Zaken, dat immers deze kabinetsperiode vooral inzet op innovatie en versterking van de kenniseconomie. En het bedrijfsleven kan zelf best ook een steentje bijdragen. Een goede oplossing heeft op voorhand een groot rendement. Ombouw en/of vervanging van 1500 enkelwanders betekent tenslotte flink wat brood op de plank.

Vijf miljard voor Belgisch spoor is van de gekke

door Jos Hoffmann

Denken wij in de Nederlandse vervoerswereld dat ons landsbestuur het spoor financieel wel erg bevoordeelt op de andere transportmodi, in België kunnen ze er op regeringsniveau ook een houtje van. Daar heeft de NMBS-directie het voor elkaar gekregen, dat het nieuwe kabinet Verhofstad II per 2005 liefst vijf miljard euro (schrijve: 5.000.000.000 euro) schuld van de nationale spoorwegen overneemt.

Nou is het natuurlijk op zich al schandalig dat het nog geheel in staatshanden zijnde Belgische spoorbedrijf in het laatste decennium van de voorbije eeuw zo'n enorme schuld (in totaal zelfs 7 miljard euro) heeft kunnen opbouwen. De overheid had de NMBS met zijn schromelijke overdaad aan kostbaar personeel (35.000 man op 165 miljoen passagiers per jaar, tegenover 22.000 man op 350 miljoen passagiers bij de NS) natuurlijk al lang geleden moeten saneren. Dan was nu deze buitensporige interventie niet nodig geweest. Maar vijf miljard gemeenschapsgeld spenderen aan één vervoersmodus, is helemaal van de gekke.

In dubbel opzicht is het je reinste concurrentievervalsing: De goederenvervoerstak B Cargo, die jaarlijks een paar honderd miljoen euro verlies maakt, wordt zo op kosten van de belastingbetaler kunstmatig in leven gehouden. En een ook in België succesvolle vervoersmodus als de binnenvaart moet het altijd maar met een schijntje doen voor de vaarwegen. Met vijf miljard euro zijn alle knelpunten in de Belgische vaarwegen op te heffen en kan gelijktijdig de hele Belgische binnenvaartvloot in één klap volledig worden vernieuwd. En dan is er nóg geld over...

Het begrip eerlijk (ver)delen komt blijkbaar in het Belgische politieke woordenboek niet voor.

In wiens belang is schaalvergroting?

Als je ziet hoe het gemiddelde laadvermogen in de binnenvaart is toegenomen, lijkt het erop dat de bomen tot in de hemel groeien. Als je dit echter afzet tegen de tonkilometerprijs die de vervoerder voor zijn diensten krijgt, ziet het plaatje er heel anders uit.

Dat je met een schip, ongeacht de grootte, een grotere vervoersprestatie levert dan twintig jaar geleden is voor iedereen duidelijk. Dit komt echter alleen doordat ondernemers hun schepen met technische hulpmiddelen zoals radar, kopschroef en niet te vergeten mobiele telefoon hebben uitgerust. Hierdoor kunnen wij betere afspraken maken met verladers, wat voor beide partijen tijdswinst oplevert. Tot zover is daar niets mis mee, maar als je de tijdswinst moet inleveren op de vracht, dan is dat natuurlijk heel erg fout.

Ook als er op een bepaalde vaarweg grotere scheepafmetingen worden toegestaan, blijkt iedere keer weer dat de vervoersprijs naar beneden wordt bijgesteld en er voor de vervoerder per reis niet meer wordt betaald, ook al neemt hij meer tonnen mee.

■ Prijsdruk

Je mag dus best stellen dat als een vaarweg wordt vergroot, de schipper daar niets mee opschiet. Integendeel, doordat er minder schepen nodig zijn, ontstaat er een prijsdruk op de markt. Als een verlader midden in zijn verzorgingsgebied een fabriek opzet aan een klein vaarwater, is daar weinig mis mee. De schipper wordt redelijk betaald en iedereen is tevreden. Totdat de verlader vindt dat hij voor de laatste kilometers wel erg veel betaalt. Hij zal dus meestal in combinatie met andere verladers bij de overheid aankloppen met de vraag of de vaarweg niet wat groter kan. Natuurlijk met in zijn achterhoofd een lagere transportprijs.

Als de overheid daarop ingaat en na jaren van plannen en bouwen de opgevaardeerde vaarweg oplevert, blijkt nogal eens dat de verlader de fabriek dan net heeft gesloten. Als je met een groter schip gaat varen waar dit wel kan, word je er ook niet zoveel wijzer van. In het begin misschien wel, maar als de verlader weet (en dat gaat heel snel) dat je met je superschip maar een beperkt vaargebied hebt, kom je al gauw onder druk te staan. Het gevolg is dan weer over de gehele

linie dalende vrachtprijzen en ondernemers die een ander vaargebied moeten zoeken. Ook als we ons gelukkig prijzen dat we nog dezelfde prijs hebben als drie jaar geleden, maken we een heel grote denkfout. We hebben in die tijd wel tien procent inflatie over ons heen gekregen, die we uit onze eigen zak hebben betaald. Goed beschouwd moet je tot de conclusie komen dat schaalvergroting prima is zolang het de vrachtprijs niet aantast. Helaas is dit niet het geval.

■ Oponthoud

Maar er is meer. De ondernemer investeert in dure schepen, sluit daarvoor een torenhoge hypotheek af en werkt honderd uur of meer in de week. Zolang hij met zijn bedrijf in de opbouwende fase zit, is er weinig aan de hand. Het wordt echter anders als hij wil gaan stoppen. Na aftrek van de resterende hypotheek en stakingswinstbelasting mag hij blij zijn als er voldoende overblijft voor een redelijk pensioen. De verlader krijgt door de schaalvergroting een lagere transportprijs en is dus best tevreden. De rol van de overheid in deze is wat dubbel. Voor de economie als geheel is de lagere transportprijs natuurlijk interessant. Er moeten echter wel miljoenen euro's in worden geïnvesteerd. Of dit dan rendeert, moeten degenen die ervoor hebben gestudeerd maar uitrekenen. Tenzij je het als een soort werkverschaffing ziet, zoals de Betuwelijn.

Schaalvergroting van een vaarweg hoeft mijns inziens pas aan de orde te komen als het verkeer zodanig toeneemt dat de sluizen structureel oponthoud gaan veroorzaken. Maar ook dan kan met verruiming van de vaartijden - pardon: schuttijden - nog een heleboel.

Ook op strategische plaatsen een sluis bijbouwen, bijvoorbeeld in Eefde, heft de wachttijd op en geeft dus capaciteitsvergroting zonder schaalvergroting. De rest van het kanaal kan daar gewoon hetzelfde blijven. Als echter op een vaarweg met voldoende vervoerspotentieel de sluizen en bruggen 'versleten' zijn, bouw je natuurlijk gelijk iets groters. De conclusie zou dus kunnen zijn, dat op de bestaande vaarwegen best capaciteitsverhoging gerealiseerd kan worden door langere openstelling en geen spertijden. Schaalvergroting van de vaarwegen levert

voor vervoerder en overheid echter niets op. Het enige voordeel is voor de verlader. Of dat gemeten naar zijn bruto-omzet zoveel is, staat nog te bezien.

Het is te hopen dat wij met ons allen (vervoerders, verladers en overheid) tot de slotsom komen dat er andere mogelijkheden moeten zijn, die ook stroken met de wensen van de vervoerders.

Jan Suijkerbuijk,
ms Ondine

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

FRAUDULEUZE FACTUREN - Het Meldpunt Acquisitiefraude neemt de activiteiten over van de stichting Eerlijk Zaken Doen, die vorig jaar in de problemen is gekomen door gebrek aan inkomsten. Ondernemers kunnen bij het nieuwe meldpunt spookfacturen van bijvoorbeeld criminele (advertentie)bureaus melden. Het nieuwe meldpunt wil daarvoor met hulp van een advocaat zoveel mogelijk zaken samenvoegen, zodat een zo groot mogelijke vordering zal worden ingediend. De kosten hiervan moeten worden gedekt door een percentage van de vorderingen in de rechtszaken te vragen. Het nieuwe meldpunt wil ook gaan samenwerken met brancheorganisaties.

Bron: Raad Nederlandse Detailhandel (RND)

Misbruik leidt tot eerder einde KGA-containers

door Jan de Vries, directeur SAB



Als men ze niet op de juiste wijze gebruikt, zal de stichting SAB gedwongen zijn de KGA-containers bij sluizen en

havens eerder dan voorzien te verwijderen. Voor veel schippers zou dat erg vervelend zijn zo lang er elders nog geen vervangende afgiftemogelijkheden zijn voor klein gevaarlijk afval. Mensen die misbruik van de huidige KGA-containers maken, zouden daar eens bij stil moeten staan.

Dat alle KGA-containers op termijn van de sluizen moeten verdwijnen en dat de huisvuilcontainers waarschijnlijk blijven staan, is voldoende bekend. De SAB tracht in samenwerking met binnenvaartorganisaties een aantal KGA-containers te behouden tot er voldoende alternatieve afgiftemogelijkheden zullen zijn. Er zijn echter varende die kennelijk graag willen dat de containers zo snel mogelijk verdwijnen.

Open bussen met teer, olie of onbekende vloeistoffen worden lukraak in de containers gesmeten, zodat planken en tegels vernieuwd moeten worden en het personeel op de inzamelpunten protesteert. Ook wordt in de huisvuilcontainers regelmatig klein gevaarlijk afval aangetroffen. Daarmee maakt men van een huisvuilcontainer een KGA-container, die vervolgens dus ook zal moeten verdwijnen. Op deze manier kunnen wij de huisvuilvoorzieningen niet behouden.

■ Verscherpte controle

Wij weten dat het grootste deel van de binnenvaart uit verstandige en nette mensen bestaat, die heel goed weten dat ons milieuvriendelijke imago heel veel waarde heeft. Een klein deel brengt dit imago schade toe en is er misschien de oorzaak van dat afvalvoorzieningen niet kunnen worden behouden. Bemerkt u ongewenst gedrag, waar-



Huisvuil in papierbakken, KGA in huisvuilcontainers en troep in de KGA-kasten. Wie versneld van deze handige afvalvoorzieningen af wil, moet vooral doorgaan met dit soort misbruik. De burens zullen er blij mee zijn. (Foto DeltaDesk)

schuw ons dan. Wij zullen de controle verscherpen.

Tot slot enkele adviezen voor varende die de ontvangst en verdere verwijdering van het afval net als wij goed en betaalbaar willen houden:

- verzamel het KGA en geef het af bij een van de 25 milieuboten (bilgebotten), zodat uw olieafgifteboekje kan worden ingevuld;
- gooi nooit KGA in een container die bestemd is voor huisvuil;

- bied KGA altijd lekvrij aan;
- voorkom zoveel mogelijk dat er water in de machinekamers komt. Het opruimen van bilgewater kost veel geld;
- bel ons als er problemen zijn of als u vragen heeft.

Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart
J. de Vries / R. F. van Heemst
tel. 010 412 95 44
E-mail: j.devries@sabni.nl /
r.vanheemst@sabni.nl

Servicekades voor afzetten afval en auto

Ter verbetering van ons inzamelnetwerk en tevens ter compensatie voor het verdwijnen van de onbeheerde KGA-containers, zijn er vergoederde plannen om in Nieuwegein en bij de Volkeraksluizen een servicekade in te richten voor de binnenvaart.

Zo'n kade zal dienen als auto op- en afzetplaats en als milieu-inzameldepot. De tekeningen zijn gereed en de vergunningen worden aangevraagd. Het depot zal op werkdagen alle soorten afval ontvangen behalve ladingafval en bilgewater. Vooral voor de afgifte van grof afval kan een waldepot handig zijn.

In Nieuwegein is de servicekade gepland bij de Nieuwegeinsebrug (km 42), waar nu al een auto op- en afzetplaats is. Bij de Volkeraksluizen zal de servicekade volgens plan in de zuidelijke voorhaven komen, aan de oostzijde bij de eerste steigers als men van Antwerpen komt. Deze servicekade krijgt een hoogte van 2.50 m + NAP en er komt een parkeerplaats op de dijk.

Binnenvaart test breedbandige mobiele WiFi verbindingen

door Nick van Haag, projectleider BT



In Zeeland begint binnenkort een uitgebreide test met breedbandige

mobiele verbindingen tussen schepen en de wal via WiFi. Er moeten nog tal van technische en inhoudelijke vraagstukken worden opgelost, die samenhangen met het gebruik van draadloze datacommunicatie via WiFi op schepen, sluisen, aanlegplaatsen en langs de vaarweg.

Rijkswaterstaat, Bureau Telematica Binnenvaart en vijf samenwerkende telecombedrijven doen vanaf begin november op de Kreekraksluisen en de sluis van Hansweert gedurende een half jaar uiteenlopende tests om ervaring op te doen met WiFi. De uitkomsten zijn belangrijk voor de vraag hoe betrouwbare en betaalbare breedbandige mobiele internetcommunicatie voor de Europese binnenvaart zich verder kan ontwikkelen. Het is eigenlijk geen kwestie of WiFi er komt -het is er immers al- maar in welke georganiseerde vorm, zodat de vaart er wat aan heeft.

Door samenwerking wordt niet alleen een forse vermindering van de onderzoeks- en ontwikkelingskosten bereikt, ook wordt hierdoor een belangrijke succesvoorwaarde bij het inzetten van WiFi als betrouwbare communicatietechniek ingevuld. Het gebruik van deze vrije radiofrequenties vereist immers onderlinge afstemming en afspraken. Dat is een belangrijk aspect van deze pilot.

■ Ruil

De coöperatie tussen de providers Swisscom Eurospot, Mobilander, Riverconnect, Baas Telematica en LePort moet antwoord geven op tal van technische en organisatorische vragen die uiteenlopen van kwesties als geschiktheid van hard- en software, bandbreedte, invloed van andere radiosignalen en objecten, beveiliging van het netwerk, tot en met internettoegang.

Rijkswaterstaat stelt tijdens de testperiode locaties en voorzieningen ter beschikking, in ruil voor het testen van de geschiktheid van het WiFi netwerk voor de dagelijkse doorgifte van data van meetvaartuigen naar de wal. De omvangrijke meetgegevens zijn bestemd voor verwerking in elektronische kaarten (Inland Ecdis) en vergen gegarandeerde bandbreedte en een betrouwbaar en veilig netwerk.

■ Structuur en kosten

De inrichting van het testnetwerk in Zeeland biedt ook een unieke gelegenheid om WiFi nader te testen op geschiktheid voor zinvolle zakelijke internettoepassingen. Bureau Telematica Binnenvaart gaat diverse inhoudelijke tests uitvoeren, in samenwerking met varende gebruikers, aanbieders van betaalde diensten, Rijkswaterstaat en het ministerie van Economische Zaken. In deze inhoudelijke tests gaat het vooral over betrouwbaarheid, veiligheid en beschikbaarheid van het netwerk. We doen dit in deelpilots met internetbankieren, afgeschermd communicatie via een virtual private net (VPN) en het testen van de naadloze overgang tussen de verschillende netwerken. Een belangrijke kwestie hierbij is de onderlinge verrekening van kosten voor het gebruik van netwerken van verschillende aanbieders (roaming). Swisscom Eurospot en Riverconnect willen als verrekenproviders optreden. Eenduidige verrekening van de kosten aan varende eindgebruikers is een voorwaarde die Bureau Telematica Binnenvaart aan WiFi-diensten stelt, zonder dat aan deze roaming excessieve kosten zijn verbonden, zoals in de gsm-wereld.

■ Deelname EZ

Het bedrijfsleven investeert fors in de WiFi-pilot, die kennis moet opleveren op het gebied van toepassingsmogelijkheden van WiFi langs het water,

op schepen en op het gebied van verreken- en beveiligingsaspecten. Daarmee komen zinvolle zakelijke toepassingen en diensten voor mobiele ondernemers een stuk dichterbij.

Voor het ministerie van Economische Zaken is dit gegeven mede aanleiding om het initiatief financieel te ondersteunen. Varende ondernemers die mee willen doen, dragen wel zelf de investeringen voor een antenne en netwerkkaart aan boord, maar de communicatiekosten komen tijdens de tests voor rekening van de providers.

■ Resultaten en evaluatie

Bureau Telematica Binnenvaart zal onder meer een forum opzetten dat de resultaten van de technische pilot en de deelpilots op de voet volgt. De testervaringen worden gebruikt voor de ontwikkeling van ideeën over succesfactoren voor zakelijk internetgebruik en (betaalde) informatiediensten via breedbandige mobiele netwerken. Het forum wordt samengesteld uit varende gebruikers, aanbieders van (betaalde) informatiediensten, overheden en havenbedrijven. Varende ondernemers die deelnemen aan het forum kunnen rekenen op reiskostenvergoeding. Interesse? Laat het even weten.

Info: Bureau Telematica Binnenvaart, tel. 010 206 06 06

Rectificatie

Het BT-artikel over de inventarisatie van mobiele verbindingen in het septembernummer was niet volledig, waardoor een onjuiste indruk kan ontstaan. Het Compris-rapport dat besproken werd is een voorlopig rapport, dat nog aangevuld moet worden. Bureau Telematica maakt daarbij deel uit van de werkgroep die dit rapport bewerkt en moet dus ook de hand in eigen boezem steken. In de haast u op de hoogte te houden van de ontwikkelingen in Compris is dit onvermeld gebleven.

Wat hebt u opgevaren?

KB benieuwd naar realiteit per marktsegment achter jaarlijkse ABRI-cijfers

door Jan Veldman

Al enkele jaren publiceert het boekhoudkantoor ABRI –ooit door de CBOB opgericht- cijfers in Weekblad Schuttevaer over de financiële resultaten van de binnenvaart door de resultaten van de opgemaakte jaar-rapporten op rij te zetten en te middelen. Dit jaar vormden de jaar-rapporten van 125 binnenvaartondernemingen de basis van het onderzoek. Maar sommigen herkennen zich hier niet in, zoals wel vaker bij het werken met gemiddelden. Weer anderen vragen zich af hoe de cijfers tot stand zijn gekomen.

Kantoor Binnenvaart wil graag weten of de cijfers misschien signalen zijn, waaruit blijkt dat het ene marktsegment er negatiever uitspringt dan het andere. Een van de bij KB aangesloten ondernemers zei: 'Mijn type schip is bijna niet te verkopen, terwijl er toch een prima inkomen mee te verdienen is. Dit artikel in Schuttevaer bevestigt het onjuiste negatieve beeld over kleinere schepen nog weer eens. Doe er wat aan!' Reden genoeg voor Kantoor Binnenvaart om hier eens in te duiken.

■ Opbrengsten

Als we hier over omzet spreken, is dat het totaal van de vrachtopbrengsten en andere opbrengsten, behaald met het schip. Dus geen rentes van een positief banksaldo of uitbetalingen van de verzekering; die vallen onder overige opbrengsten.

Qua kosten, zijn er twee soorten te onderscheiden. Ten eerste de directe vaarkosten zoals kosten van provisie, gasolie, smeerolie, loodsen en haven-gelden, etc. Ten tweede de algemene bedrijfskosten zoals verzekering, personeelskosten, onderhoud en reparatie, rente geleend geld, telefoon, contributies, administratiekosten en de -vaak vergeten- post afschrijvingen.

In het onderzoek van de ABRI zoals

dit in Weekblad Schuttevaer van 30 augustus is gepubliceerd, is de basis van de vergelijkingen de omzet minus de directe vaarkosten.

■ Omzet

Omzet en kosten worden beïnvloed door verschillende factoren. Schippers (ondernemers) en schepen verschillen van elkaar en daardoor lopen ook de resultaten uiteen.

De belangrijkste verschillen zijn:

- De kwaliteit van het ondernemerschap: de een weet een hoge omzet te halen door goed zakendoen of ziet kans de kosten laag te houden door goedkoop in te kopen of efficiënt met motorvermogen of onderhoud om te gaan. Een ander zorgt bijvoorbeeld dat reparaties voor weinig tijdsoponthoud zorgen door zelf veel te repareren of waar nodig dubbele uitrusting te hebben.
- De technische kwaliteit van het schip: veel of weinig noodzakelijke repara-

Voor een beginnende ondernemer is een klein schip momenteel de beste investering. Voor relatief weinig geld zijn goede schepen te koop, waarmee een goede omzet te behalen valt. (Foto DeltaDesk)



ties; efficiënt of met veel –overbodige– extra's uitgerust; geschikt voor alle werk of beperkt ten gevolge van constructiewijze of hoge vaste stuurhut.

- De economische kwaliteit van het schip: brandstofverbruik per t/km; draagvermogen van het schip; snelheid van het schip; kubieke meters laadruimte of aantal TEU containers ten opzichte van de tonnage;
- De mogelijkheden in de markt: mag het schip overal varen; mag de ondernemer overal varen; zijn alle ADNR-certificaten aanwezig voor schip en bemanning; radarvaart, containervaart etc..

U kent er ongetwijfeld nog wel een paar meer. Zet ze voor uzelf eens op rij en zet een plus of min waar u denkt dat u beter of slechter scoort dan de gemiddelde binnenvaartondernemer. Allemaal samen bepalen ze uw mogelijkheden in de markt. De rest is wat de een geluk en de ander zegen noemt.

■ Reacties

Kantoor Binnenvaart kreeg een paar kritische reacties op de gemiddelden van varende ondernemers die vonden dat de cijfers voor de kleine schepen te laag waren. Bij vrijwel allen ging het dan om internationaal varende beneden de 1000 ton, die vertelden aanmerkelijk meer te besommen dan de cijfers van ABRI aangaven. Eén ondernemer had in zijn ABRI-jaarrapport 57 cent staan, waar ABRI voor de totale categorie een gemiddelde van 37 cent noemde. Dus ruim de helft meer. Anderen spraken zelfs over het dubbele, maar berekenden dat naar hun werkelijke -lagere- aantal dagen inzet.

Wat zijn de oorzaken van deze afwijkingen? Alleen maar beter ondernemerschap of een beter schip? Speelde het internationale vaargebied misschien de belangrijkste rol?

■ Groot en klein

Zoals al gezegd: omzet minus directe vaarkosten vormt als netto omzet de basis van de vergelijking. ABRI heeft de gegevens in twee categorieën uitgesplitst.

Boven de 1000 ton kwam ze op een netto omzet van 41 cent en beneden de 1000 ton op 37 cent per dag en per

ton laadvermogen. Beide getallen zijn berekend over 330 dagen inzet per jaar. Dit laatste getal is echter een aanname en maakt vergelijking tussen groot en klein discutabel.

Grotere schepen hebben gemiddeld meestal een hoger aantal dagen inzet per jaar en daarmee ook de bijbehorende bemanningskosten, die niet in de directe vaarkosten, maar juist in de overige kosten verwerkt zijn. Hierdoor valt de netto omzet voor kleine schepen lager uit ten opzichte van de grote schepen. Vergelijking met voorgaande jaren in dezelfde categorie is wel acceptabel, omdat die met dezelfde aannames berekend zijn. Let wel, deze netto omzet als werkelijke omzet per dag te zien is alleen dan juist, als u precies die 330 dagen inzet heeft.

Maar wie de vloot enigszins kent, weet dat beneden de 1000 ton een bovengemiddeld aantal schippers afbouwend ondernemer is. Bovendien bouwen zij meestal af door minder dagen te varen, terwijl boven de 1000 ton ondernemers afbouwen door vaker een vervanger aan boord te halen. Die vervangerskosten zijn niet in dit netto omzetcijfer verwerkt.

Wanneer de netto omzet van 'kleine' schepen gemiddeld 37 cent is, moeten tegenover de hogere getallen van onze bellers toch nogal wat lagere getallen staan. Informeren bij ABRI leert dat bij het overgrote deel van de jaarrapporten beneden de 1000 ton de inkomsten varieerden tussen 37 plus of min 6 cent. Bevestigd werd desgevraagd dat de uitschieters daarboven vooral door internationaal varende werden bereikt. Ook de gezinssituatie (kinderen op het internaat) kan een ondernemer omzet kosten. Dit speelt ook vaker in de categorie beneden de 1000 ton, omdat daar minder mogelijkheden tot doorvaren zijn tijdens het ophalen en wegbrengen.

■ Lessen

We kunnen van de reacties op de cijfers leren dat het vaargebied een belangrijke rol speelt in de mogelijkheden van een ondernemer. Wat er oppervlakkig gezien uit springt, is de categorie binnenlands / noord-zuid. In dit marktsegment lijkt het over het algemeen moeilijk om tot een bovengemiddelde omzet te komen. Vooral als de ondernemer zijn vaargebied of ladingcatego-

rieën niet kan of wil vergroten.

Containers en zand/grind doen het beter dan veevoerders in dit vaargebied. Wie kan en wil switchen tussen beide heeft een betere positie in de onderhandelingen. Het lijkt er echter op, en ook andere signalen bevestigen dit beeld, dat de schipper in de binnenlandse veevoedermarkt te weinig positie heeft. De markt is in handen van drie spelers. Wie de vracht bij de ene probeert uit te onderhandelen, wordt als lastpost beschouwd en door allen gemeden. Om dit onderwerp verder uit te diepen, zijn meer gegevens nodig. We vragen vooral schippers uit deze categorie te reageren wanneer ze dit beeld herkennen.

Voor een beginnend ondernemer, die alles kan en wil varen, is een klein schip momenteel de beste investering. Voor relatief weinig geld zijn goede schepen te koop, waar een goede omzet mee te behalen valt. Zeker als de ondernemer bereid is tot dezelfde inzet als zijn broeders van boven de 1000 ton. Zoals een van onze reagerende ondernemers aan de telefoon zei: 'In vier jaar is mijn schip vrij gevaren door een starter, als die het ook doet zoals ik het doe'.

Kilometerheffing definitief in BDR en Oostenrijk

Duitsland en Oostenrijk zijn vast van plan de kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg (LKW-Maut) in te voeren. De Duitsers doen dat op 2 november en de Oostenrijkers volgen op 1 januari. Gemiddeld zal het tarief in Duitsland 12,4 eurocent per kilometer bedragen en in Oostenrijk 22 eurocent per kilometer.

Wegvervoerders op Oostenrijk, Italië en de Balkan verwachten kostenverhogingen tot 30 procent. Dus zullen de vrachtprijzen ook flink omhoog moeten. In hoeverre dit de verschuiving van weg naar water zal bevorderen, is moeilijk in te schatten. Een feit is dat de binnenvaart een steeds groter deel van de groei in het containervervoer voor zich opeist en dat die trend zeker niet negatief wordt beïnvloed.

BVB spreekt massa mensen aan op Wereldhavendagen

door Elisa van Oosten, BVB



Water Werkt. Of zoals voor de binnenvaart geldt: Op Het Water Wordt Gewerkt. Dat iedereen dat mag weten, vormt een van de opdrachten voor Bureau Voorlichting Binnenvaart. In zijn informatieverstrekking over vervoer over water moet het BVB de voordelen van de bedrijfstak duidelijk etaleren. In het weekend van 5 tot en met 7 september sprak het BVB het brede publiek aan tijdens de Wereldhavendagen in Rotterdam.

Ook dit jaar kwamen veel bezoekers op dat evenement af. Naar schatting zo'n 400.000 mensen maakten van de gelegenheid gebruik om meer te weten te komen over allerhande onderwerpen, onder het thema 'Water Werkt'. De formule waarbij recreatie hand in

hand gaat met educatie was opnieuw succesvol. Het BVB verzorgde aan de Willemskade het binnenvaartaandeel. Dit was weer een geschikte plaats om geïnteresseerde voorbijgangers ertoe te bewegen de speciale binnenvaarttent te bezoeken en aan boord te gaan van het ms Alcyon voor een scheepsbezoeking. De familie Feenstra was bereid haar gloednieuwe schip te presenteren aan een gevarieerd walpubliek. Men mocht een kijkje nemen in de stuurhut en machinekamer. De BVB'ers ter plekke, aanwezig om de mensen aan boord te begeleiden en vragen te beantwoorden, merkten dat het de bezoekers een goed beeld gaf van de moderne binnenvaart. Ook schepen van de AVR lagen ter bezichtiging gereed, waarbij een goede opgang voor de brede stromen publiek werd gewaarborgd door een ponton van Lekstroom Transport.

■ Breed palet

Tijdens deze havendagen is nauwe samenwerking gevonden met partijen die in verschillende hoedanigheden met de binnenvaart verweven zijn, om zo een breed palet aan informatie te kunnen bieden aan jong en oud. Deze aanpak kwam goed tot zijn recht in de binnenvaarttent, waar medewerkers van het BVB, de stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB) en de rederijen Wiggula, Vopak, Van der Sluijs, Chemgas en VT de bezoekers te woord stonden. Ook was daar volop schriftelijk materiaal te krijgen in de vorm van brochures, informatiesheets en dergelijke. Eveneens was zorg besteed aan de inrichting van de tent: panelen, foto's, scheepsmodellen, video en een laptop-presentatie voorzagen de mensen van al dan niet bewegend visueel materiaal. Wiggula had een speciale actie waar de andere rederijen zich bij aansloten: bezoekers die een aardigheidje mee wilden nemen, moesten tien eurocent doneren ten behoeve van een KSCC-vaarvakantie per mps Henry Dunant voor zieke schippers en hun familie. De inzameling bracht 390 euro op. In de persoon van onderwijscoördinator Daan van der Wekken was er ook een speciaal aanspreekpunt voor informatie over opleidingen. De rederijvertegenwoordigers belichtten daarbij de praktijk. Ook was een wedstrijd bedacht in de vorm van een vragenformulier om jongeren aan te moedigen in de wereld van de binnenvaart te duiken; de antwoorden waren allemaal te vinden op de informatiepanelen. De kinderen deden massaal mee aan deze kennisquiz: als prijsjes werden honderden BVB-tasjes met aardige presentjes erin uitgereikt. Dit op een heel aansprekende manier verkregen resultaat voldoet aan een van de doelstellingen van het BVB: het vergroten van kennis over de binnenvaart bij een breed publiek.

Publiek gaat wat onwennig over de loopplank. De nieuwe Alcyon kreeg veel kijkers aan boord. (Foto BVB)

Veiligheid hoofdzaak, ook aan boord

Het belang van persoonlijke beschermingsmiddelen

Persoonlijke beschermingsmiddelen dienen voor de individuele bescherming van mensen tijdens hun werk. Ze zijn niet altijd nodig. Gelukkig maar. Vaak is echter het tegendeel het geval, ook aan boord van schepen. Werkgevers en werknemers zijn zich daar helaas nog niet altijd van bewust, of vinden die dingen alleen maar lastig. Gezond verstand en een bewustzijn van het grote belang van veiligheid voor het welzijn en de gezondheid van de werkende mens zouden echter genoeg moeten zijn om persoonlijke beschermingsmiddelen gewoon te benutten als dat moet. En anders legt de wetgever zowel de schipper als zijn personeel wel verantwoordelijkheden en verplichtingen op voor het verstrekken en gebruiken van persoonlijke beschermingsmiddelen.

Optimaal is natuurlijk dat de werkomgeving zo veilig is ingericht, dat deze beschermingsmiddelen niet nodig zijn. De arbo-wetgeving gaat in principe uit van de zogeheten bronbestrijding, waarbij het gevaar geheel wordt weggenomen. Als dat niet voor honderd procent lukt, volgt het afschermen van het gevaar, zodat de mens op de werkplek geen risico loopt. Pas wanneer dit niet afdoende bescherming biedt, is de schipper (werkgever) verplicht adequate persoonlijke beschermingsmiddelen ter beschikking te stellen.

Adequaat wil zeggen toegesneden op het uitsluiten of verminderen van de schadelijke gevolgen van een aanwezig risico. Ook mogen door deze beschermingsmiddelen geen nieuwe risico's ontstaan en moet aan het (draag)comfort worden gedacht.

■ CE-markering

Onder persoonlijke beschermingsmiddelen verstaan we middelen als een veiligheidshelm, veiligheidsschoenen, werkhandschoenen, veiligheidsbrillen,

adembescherming, gehoorbescherming, valbeveiliging, zwemvest, etcetera. Er wordt wel eens gezegd dat persoonlijke beschermingsmiddelen voor veiligheid zorgen, maar dat is een verkeerd uitgangspunt: persoonlijke beschermingsmiddelen moeten beschermen tegen de mogelijke gevolgen van een onveilige situatie.

Omdat persoonlijke beschermingsmiddelen zo belangrijk zijn, moeten ze sterk en betrouwbaar zijn. Daarom worden ze bij de fabrikant getest, wat moet blijken uit de CE-markering. Deze markering is voor alle persoonlijke beschermingsmiddelen in de Europese Unie verplicht. De fabrikant moet ook zorgen dat er een goede gebruiksaanwijzing wordt bijgevoegd, in een taal die de feitelijke gebruiker begrijpt. Uiteraard is een CE-markering geen vrijbrief voor onoordeelkundig gebruik. En een middel dat defect is, is nog gevaarlijker dan geen bescherming dragen.

■ Lawaai

In de praktijk vinden we bijvoorbeeld in een machinekamer een motor met

een hoge geluidsproductie. Dan kent de wet een aantal stappen om schadelijke gevolgen te vermijden:

1. onderzoek de aanschaf van een geluidsarmere motor;
2. als dat niet mogelijk is, zorg dan voor afscherming van het geluid door het plaatsen van geluidsschermen;
3. als 2 ook niet mogelijk is, moet de hoge geluidszone worden aangegeven en het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen verplicht gesteld.

Niet alleen aan de fabrikant worden eisen gesteld, ook aan de gebruiker. De schipper als werkgever moet de uitgifte van persoonlijke beschermingsmiddelen registreren en zorgen voor instructie en toezicht met betrekking tot het gebruik door de opvarenden. Deze zijn op hun beurt verplicht de verstrekte beschermingsmiddelen op alle voorgeschreven plaatsen te gebruiken. Het materiaal moet goed worden onderhouden en op de juiste manier gebruikt. Ook moeten ze op een vaste, veilige, schone en droge plaats worden bewaard. Sommige persoonlijke beschermings-

Persoonlijke beschermingsmiddelen dienen ter vermindering van de risico's voor opvarenden, als gevaren niet afdoende aan de bron te bestrijden of af te schermen zijn. Zo is in vrijwel elke machinekamer gehoorbescherming nodig. (Foto DeltaDesk)

middelen hebben een soort uiterste houdbaarheidsdatum; na een bepaald aantal jaren mogen ze niet meer worden gebruikt. Dat geldt bijvoorbeeld voor veiligheidshelmen en valbeveiliging.

■ Veiligheidshelm

Veel ongevallen leiden tot hoofdletsel. De verwondingen worden veelal veroorzaakt door vallende of omvallende voorwerpen en het stoten van het hoofd. Dragen van een helm voorkomt niet het incident, maar kan letsel wel voorkomen of beperken.

Er is geen veiligheidsaspect dat meer discussie oproept dan de helm. Iedereen ziet het belang in van het dragen van een helm, maar helaas betekent dat niet dat hij consequent gedragen wordt. Het is daarom van belang om in de risico-inventarisatie en -evaluatie goed te omschrijven wanneer, waar en bij welke werkzaamheden de helm moet worden gedragen en de opvarenden het nut hiervan uit te leggen.

De buitenkant van de helm -de schaal- beschermt vooral tegen harde en scherpe voorwerpen. Ook verdeelt de schaal van de helm het gewicht van een vallend voorwerp over de hele helm. Het binnenwerk moet daarvoor wel goed worden afgesteld. Dan valt de helm niet van het hoofd en alleen dan wordt de klap goed opgevangen.

Als bij het werken hoger dan 2,50 meter geen afscherming is of kan worden aangebracht (bronbestrijding), moeten val-

beveiligingsmiddelen worden gedragen. Bij het werken boven water vervallen de criteria voor de hoogte en moet men altijd afdoende beschermingsmiddelen dragen.

Valbeveiligingen zijn er in meerdere soorten, maar er is slechts één type toelaatbaar voor het werken in een valgevaarlijke omgeving: de harnasgordel. Dit is een samenstel van riemen om de bovenbenen, buik, borst en schouders. Een heupgordel (riem om het middel met vanglijn) mag alleen gebruikt worden om te voorkomen dat een opvarende in een valgevaarlijk gebied terecht kan komen.

Aan boord van schepen is het vaak lastig een goed ankerpunt te vinden voor het bevestigen van de val- vertragende lijn. Bij het overboord vallen van een varend schip kan het zelfs gevaarlijk zijn om aangelijnd te zitten en door de vaart van het schip onder water getrokken te worden. In het gangboord kan daarom beter een zwemvest worden gebruikt. Natuurlijk moet dat niet de beweging zodanig belemmeren dat er weer extra kans op vallen ontstaat. Het zichzelf opblazende werkzwemvest, dat bij aanraking met water wordt geactiveerd, is dan het meest adequate middel om de werkende mens te beschermen.

■ Verantwoordelijkheid

Wijs de opvarenden op de gevolgen van het niet dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen op de werkplek, wanneer en waar dit wel is

voorgeschreven. Maak de opvarenden ook duidelijk dat als de schipper zijn verplichtingen is nagekomen - namelijk het verstrekken en instrueren van persoonlijke beschermingsmiddelen en daarbij toezicht houden zo vaak en waar dit redelijkerwijs mogelijk is - de verantwoordelijkheid daarna in principe bij de opvarenden ligt. Dit kan voor de werknemer bij een ongeval verstrekkende gevolgen hebben, als een onderzoek uitwijst dat hij het gebruik van de beschermingsmiddelen willens en wetens heeft nagelaten.

■ RI&E

In de RI&E die vanzelfsprekend aan boord is, kan een matrix worden opgenomen, waarin voor de verschillende functies de werkzaamheden, risico's en de persoonlijke beschermingsmiddelen duidelijk zichtbaar gemaakt zijn. Deze kan bijvoorbeeld geplastificeerd worden opgehangen in een algemene ruimte of werkplaats en ook zodra een nieuwe werknemer aan boord stapt worden uitgereikt bij zijn arbeidsovereenkomst. De schipper doet er echter als werkgever goed aan het onderwerp van de persoonlijke bescherming regelmatig aan te snijden in het overleg met het personeel en vooral zelf het goede voorbeeld te geven.

Meer informatie bij Arbode Maritiem, tel. 0183 64 50 50

Voorbeeld uit een RI&E aan boord van schepen waar een gebruikersmatrix voor persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) is opgesteld voor de gevonden risico's

Functie	Kritieke taak	Risico's/blootstelling	Lichaamsdeel	PBM / maatregelen	Type
Schipper Stuurman/ Motordr. Matroos	Werken met verspanende apparatuur (boormachine, slijpmachine, bikhamer)	<ul style="list-style-type: none"> wegspringende deeltjes wegspringend materiaal stof lawaaï splinters 	<ul style="list-style-type: none"> ogen hele lichaam longen/neus gehoor handen 	<ul style="list-style-type: none"> veiligheidsbril werkkleding stofkapje oorkappen handschoenen 	<ul style="list-style-type: none"> P2
Schipper Stuurman/ Motordr. Matroos Kok	Werken met gevaarlijke stoffen, o.a.: <ul style="list-style-type: none"> schoonmaakmiddelen verf oplosmiddelen oliën chemicaliën 	<ul style="list-style-type: none"> dampen spatten, morsen stof inwerking op lichaamsfuncties 	<ul style="list-style-type: none"> longen lichaam longen lichaam 	<ul style="list-style-type: none"> adembescherming beschermende kleding, gelaatsscherm, handschoenen, veiligheidslaarzen stofkapjes 	<ul style="list-style-type: none"> pbm vaststellen op basis van product veiligheidsbladen
Stuurman/ Motordr. Matroos	Werken op onvoldoende afgeschermd hoogte o.a. <ul style="list-style-type: none"> boven het ruim in het gangboord 	<ul style="list-style-type: none"> vallen vallende voorwerpen over boord slaan 	<ul style="list-style-type: none"> lichaam hoofd lichaam, longen 	<ul style="list-style-type: none"> valgordel + 1,5 m veiligheidslijn helm werkzwemvest 	<ul style="list-style-type: none"> harnasgordel PE S3 opblaasbaar
Stuurman/ Motordr. Matroos	Beleggen trossen Bediening lieren Hanteren sluitingen etc. Assisteren belading	<ul style="list-style-type: none"> kracht zetten in moeilijke houding knelgevaar uitschieten kou/vocht 	<ul style="list-style-type: none"> rug ledematen handen voeten lichaam 	<ul style="list-style-type: none"> instructie handschoenen handschoenen voeten (regen)kleding 	<ul style="list-style-type: none"> P2

Veiligheid vergt meer dan alleen dubbelwandigheid

Tankvaartondernemer Henk Boender, ook de spreekbuis van de kritische groep van progressieve binnenvaart-ondernemers DOVO, schreef onderstaande notitie aan plaatsvervangend secretaris-generaal Hans van der Werff van de CCR voorafgaande aan de rondetafelconferentie op 9 september in Straatsburg. De CCR had het bedrijfsleven daar uitgenodigd voor een besloten gedachtewisseling over dubbelwandige tankschepen. Boender maakte in Straatsburg deel uit van een delegatie van ESO en Kantoor Binnenvaart.

Geachte heer Van der Werff,

Vooruitlopend op de rondetafelconferentie 'Veiligheidsmaatregelen voor de binnenvaart' breng ik graag het volgende onder uw aandacht.

In de optiek van een tankvaartondernemer strekt veiligheid zich verder uit dan de transportschakel alleen. Denkt u maar eens aan de gedeelde verantwoordelijkheid voor de veiligheid op laad- en losplaatsen.

De aanwezigheid van verschillende schakels in de vervoersketen op de rondetafelbijeenkomst bevestigt de stelling dat de gehele vervoersketen een veiligheidsverantwoordelijkheid heeft. Het is daarom nuttig te weten hoe varende ondernemers in het transport van minerale producten het een en ander ervaren en constateren.

■ Laad- en losplaatsen

Veiligheidseisen worden door ondernemers over het algemeen snel overgenomen en uitgevoerd. De reden hiervan is dat het direct onze eigen veiligheid ten goede komt. Immers, als het fout gaat, zijn we zelf het eerste slachtoffer. Deze veiligheidsbeleving houdt geen gelijke tred met hetgeen wij waarnemen op laad- en in het bijzonder op losplaatsen. Recentelijk zijn er tankers gesloopt, die meer dan 15 jaar met een dampretourleiding voeren en deze niet ook maar één keer ergens hebben kunnen aansluiten. In mindere mate was dit ook het geval met het overvulbeveiligingssysteem.

De verschillen in wat een ondernemer op laad- en losplaatsen moet, mag en niet mag, zijn enorm en derhalve op zich risicoverhogend. Ook hier zouden eindelijk eens de neuzen dezelfde kant op moeten komen te staan. En dan wel Europabreed. Veiligheid op los- en laadplaatsen is gediend met eenduidigheid in afspraken en procedures. Dat verkleint de kans op vergissingen. Nu moet je als vervoerder per laad- en losplek een apart boekwerk aanleggen om datgene te doen wat er van je verlangd wordt. Juist in het kader van de beslotenheid van deze bijeenkomst moet dit eens duidelijk aan de orde worden gesteld.

■ Meer slagzij

Aangaande enkelwandige schepen kan gesteld worden dat niet bewijsbaar is aangetoond dat er directe aanleiding is om de veiligheids- en milieu-eisen uit te breiden of aan te scherpen op grond van prestatie of gevaarlijke situaties. Door de ongelukken in de zeevaart is de discussie over enkelwandige tankers in de binnentankvaart nieuw leven ingeblazen. Hier hebben scheepsmakelaars en andere belanghebbenden commercieel op ingespeeld.

Op zich is daar niets mis mee, ware het niet dat men zwijgt als het echt om verbetering van veiligheid gaat en om vermindering van milieurisico's. Dubbelwandige tankers hebben bijvoorbeeld ten opzichte van enkelwandige tankers van gelijke afmeting een hoger zwaartepunt. Dit heeft als gevolg dat er meer slagzij optreedt bij plotseling roer geven en het verhoogt zo de diepgang. Hier rijst dan de vraag of dit geen gevolg moet hebben voor de aflaaddiepte.

Dubbelwandige tankers moeten de ruimten tussen de binnen- en buitenwand en tussen tankbodem en vlak afleesbaar op de aanwezigheid van gassen kunnen meten en zo bewaken. De ervaring met dubbelwandige tankers leert ook dat condensvorming en haarscheurtjes in de dubbele zones en de manier waarop het schip belast wordt, factoren zijn die de levensduur verkorten ten opzichte van die van een enkelwandige tanker.

■ Duurzaam ondernemerschap

Is er verder eigenlijk wel eens goed over nagedacht hoe een dubbelwandig schip van 135 meter met averij geholpen gaat worden? En hebben de Rijnsoeverstaten daar samen met de branche al draaiboeken voor gemaakt? Talloze enkelwandige schepen hebben dezelfde technische uitrusting als hun jongere dubbelwandige zusjes en daar hapert ook wel eens wat. Dus branchebewust vooruit denken is hier zeker op zijn plaats.

Dit brengt mij bij het punt duurzaam ondernemerschap. Hier staat en valt de haalbaarheid van dubbelwandige tankvaart met de vrachtprijs die anderen in de vervoersketen betalen. Dubbelwanders zijn zwaarder, hebben meer diepgang, nemen minder tonnen mee, kosten meer aan controle en onderhoud en bij schade is reparatie ook duurder. Dit zijn zaken die allemaal uit de vracht moeten komen, willen veiligheid, milieu en samenleving volgens de geldende en toekomstige wet- en regelgeving tot hun recht komen. Rederijen en tankvaartondernemers kunnen dit alleen verwezenlijken als ook de andere schakels in de vervoersketen op het punt van veiligheid hun maatschappelijke verantwoordelijkheid kennen en nemen.

*Hartelijke groet,
Henk Boender, mts Anna Soraya.*

TopTip

JAARCIFTERS - Als u een zaak drijft in de vorm van een BV of een andere rechtspersoon, niet zijnde een VOF of eenmanszaak, bent u verplicht uw jaarcijfers te deponeren bij de Kamer van Koophandel. Het FIOD verzamelt lijsten van ondernemers die nog niet aan deze verplichting hebben voldaan. Vooral ondernemers die al vaker het deponeren hebben verzuimd, krijgen de bijzondere aandacht van het FIOD. Tegen die bedrijven wordt een proces-verbaal opgemaakt. Bron: Tips & Advies

Bunkerovervulbeveiliging na 31 december verplicht

Voorzieningen nodig op schip of bij bunkeraar

door Gerard Kester

De brandstoftanks van schepen met een certificaat, afgegeven op grond van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR 1995), moeten op 31 december aanstaande zijn voorzien van een overvulbeveiliging. Of kunnen aantonen dat voorzien is in andere technisch geschikte maatregelen. Het uitrustingsvoorschrift is niet van toepassing wanneer brandstof wordt ingenomen van bunkeraars die een eigen overvulbeveiliging hebben, zonder dat daarbij voorzieningen op het schip nodig zijn.

Op grond van de tekst van het tiende en elfde lid van artikel 8.05 ROSR kunnen feitelijk drie situaties worden onderscheiden:

- I. Het schip heeft zelf alle benodigde voorzieningen, zoals een overlooptank met de daarbij horende voorzieningen (kijkglazen en/of meetelementen, alarmen, etc.). De aanwezigheid van deze voorzieningen worden op het certificaat van onderzoek (cvo) vermeld, onder punt 52.
- II. Het schip zelf heeft geen enkele voorziening en kan dus alleen bunkeren bij een bunkerstation dat alle benodigde voorzieningen heeft. In dit geval wordt er niets van dien aard op het cvo aangetekend.
- III. Het schip en het bunkerstation zijn voorzien van de nodige inrichtingen die tezamen de automatische overvulbeveiliging vormen.

■ Failsafe

Deze laatste situatie zal in de praktijk het meest voorkomen. De brandstoftanks van het schip zijn voorzien van meetelementen die een signaal afgeven aan het bunkerstation waarmee het bunkeren wordt gestopt. Het meetelement moet bij een tankvulstand van 97 procent het bunkeren onderbreken en de inrichting moet 'failsafe' zijn. Dat



Olieboer Jilles van der Kolk toont de stekker op een van zijn bunkerboten, die op de tankniveausensor van de klanten wordt aangesloten. Bij een vullingsgraad van 97 procent wordt het overpompen van de gasolie gestopt. (Foto DeltaDesk)

betekent dat de pomp op het bunkerstation niet mag gaan draaien als het systeem niet in orde is.

Bij deze inrichting kan weer een onderscheid worden gemaakt tussen twee uitvoeringsvormen, te weten:

- A. Het meetelement stelt direct (aan boord van het schip) een (elektrisch) contact in werking, dat de van het bunkerstation afkomstige stroomkring onderbreekt. In dit geval moet de kabel (de van het bunkerstation afkomstige stroomkring) worden aangesloten via een waterdichte stekker volgens IEC Publicatie 309 (gelijkstroom 40 t/m 60 V, kleur wit, geleidingsnok 10 uur). Op het cvo wordt een overeenkomstige aantekening gemaakt.
- B. Het meetelement geeft een (niet elektrisch) signaal af dat op het bunkerstation wordt verwerkt zodat het bunkeren wordt afgebroken. Ook in dit geval wordt op het cvo een relevante aantekening gemaakt.

De bedoeling van het artikel is uiteraard dat er in de binnenvaart niet meer gebunkerd mag worden zonder een overvulbeveiliging. Op zich zullen weinig mensen daar tegen zijn; overlopers moeten voorkomen worden en zijn niet goed voor het imago van de binnenvaart.

Er zijn echter wel kritische kanttekingen te maken. Zo bestaat er geen uniform voorschrift of systeem en met name in Nederland is er vrijwel een monopolie op overvulbeveiligingen ontstaan. Ook zijn de sensors behoorlijk aan de prijs. Verder is het niet in iedere situatie eenvoudig de sensor te plaatsen, simpelweg omdat er boven de tank geen ruimte is.

Praktische problemen, maar dat neemt niet weg dat er per 1 januari aanstaande niet meer gebunkerd mag worden zonder een overvulbeveiliging. Of je het ermee eens bent of niet, die discussie is in het verleden al gevoerd en wordt niet overgedaan.

A d v e r t e n t i e

Reactie binnenvaart op begroting V&W 2004

'Bedrijfszekerheid sluizen op hoofdvaarwegen dient gewaarborgd te worden'

In een gezamenlijk persbericht hebben Kantoor Binnenvaart, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Koninklijke Schuttevaer een reactie gegeven op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 2004. Onderstaand deze reactie. De drie organisaties zullen de minister vragen om nog voor de behandeling van de begroting in de Tweede Kamer een onderhoud te hebben.

'Eerst houwen, dan bouwen'. Met dit devies is minister Peijs haar ambtsperiode ingegaan. Hiermee geeft zij te kennen zich te realiseren hoe slecht onze infrastructuur er in te veel gevallen momenteel voorstaat. In dat kader getuigt het van realisme dat de minister ernst maakt met het inlopen van die achterstand, ook die van de vaarwegen. Een start overigens die langzaam op gang komt en die qua financiering voor een aanzienlijk deel na de periode ligt waarin dit kabinet nog actief is. Dit stemt niet tot enthousiasme. Met de beleidsduurzaamheid van de politiek hebben we namelijk de nodige ervaringen.

■ Hele prestatie

Het voornemen is om ter bestrijding van achterstallig onderhoud tot 2010 in de vaarwegen 700 miljoen euro extra te investeren, waarvan 350 miljoen euro in de periode na 2007. In een plan van aanpak, een bijlage bij de begroting, wordt een uiterst getrouw beeld gegeven van de schrijnende onderhoudssituatie en de noodzakelijke maatregelen. Hieruit blijkt in ieder geval dat de minister doordrongen is van de ernst van de situatie.

Deze gelden komen ter beschikking uit wat in de volksmond 'het kwartje van Kok' heet. Totaal gaat het om 2150 miljoen euro tot 2010 voor het inlopen van

achterstallig onderhoud in de infrastructuur. Dit wordt als volgt verdeeld: 600 miljoen euro voor wegen, 853 miljoen voor spoor en 700 miljoen voor vaarwegen. In een tijd van forse bezuinigingen elders op de begroting is dat een hele prestatie. Om deze middelen vrij te maken, is er overigens ook bezuinigd op de aanlegbudgetten (400 miljoen euro bij wegen, 668 miljoen bij spoor en 256 miljoen bij vaarwegen). Met andere woorden: het zijn sigaren uit eigen doos.

■ Stiefmoederlijk

In dat kader is het zeer discutabel dat kennelijk hogere politieke prioriteiten ook 'investerings'-ministeries als Verkeer en Waterstaat dwingen tot ingrijpende bezuinigingen. Men kan zich gerust de vraag stellen of dergelijke bezuinigingen wel zinvol zijn, omdat verbetering van onze infrastructuur gewoon een harde noodzaak is voor het toekomstig functioneren van onze economie en er hierdoor weer een hypothek op de toekomst wordt gelegd. Dit is temeer een thema, omdat goederenvervoer in verhouding tot personenvervoer er traditioneel stiefmoederlijk van afkomt. Binnenvaartvervoer is voornamelijk gericht op het vervoer van goederen en in die zin is de toekenning van extra gelden voor het onderhoud van vaarwegen zeker positief te duiden. Het binnenvaartbedrijfsleven betreft het echter zeer dat door de bezuinigingen aanlegprojecten moeten worden gefaseerd of vertraagd.

Ernstig is het feit dat de plannen van aanpak voor beheer en onderhoud voor sommige vaarwegen aangeven dat ook na de financiële impuls de bedrijfszekerheid van een aantal sluiscomplexen niet gegarandeerd kan worden. **Dat kan niet!**

(Vervolg op pagina 18)

Subsidie op zonnecellen?

Is het nog mogelijk subsidie te krijgen voor de aanschaf van zonnecellen op het schip?

Ja. Op de zogeheten Energielijst zijn de zonnecellen vermeld; ze vallen onder de Energie-investeringsaftrek (EIA). Dat betekent dat 55 procent van de investeringskosten van de panelen en installatie aftrekbaar is van de fiscale winst. Voor verdere informatie kunt u zich wenden tot de helpdesk van Senter, telefoon 038 455 34 30 of eia@senter.nl. Het internetadres is www.senter.nl/eia.

Ik heb in mijn dienstboekje stuurman staan. Laatst kreeg ik controle van de Wasserschutz. Zij vertelde me dat ik het boekje toch in moest vullen. Klopt dit?

Ja, dit klopt. Degenen die de kwalificatie stuurman hebben bereikt en niet verder willen voor het patent, hoeven het boekje niet meer jaarlijks af te stempelen. Om voor ons onbegrijpelijke redenen heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart destijds wel besloten dat het boekje ingevuld moet worden. De zin daarvan kunnen wij niet bevatten. Daarom hebben wij gevraagd dat ook maar te schrappen. Een waarschuwing is hier wel op zijn plaats. Mocht u later toch een patent willen halen, dan is de vaartijd die in het dienstboekje staat vanwege het ontbreken van het afstempelen niet geldig.

Ik ben 65 geweest en moet mijn patent verlengen vanwege de medische keuring. Moet dat straks elk jaar?

De regeling is als volgt. Het Rijnpatent moet vernieuwd worden binnen drie maanden na de 50^e, 55^e, 60^e en 65^e verjaardag. Na de eerste vernieuwing vanaf 65 jaar hoeft niet ieder jaar een nieuw Rijnpatent te worden aangevraagd. U moet wel jaarlijks een medische keuring laten doen en het keuringsbewijs moet u bij het Rijnpatent houden, want alleen dan mag u als schipper varen.

■ Verschuiving

Het binnenvaartbedrijfsleven acht het absoluut noodzakelijk dat de minister de bedrijfszekerheid van de sluiscomplexen op alle hoofdvaarwegen waarborgt. Met name maken wij ons zorgen over de niet gerenoveerde sluisen van de Zuid-Willemsvaart, de Twentekanal en de Maas. Daarom dringen wij er nu reeds bij de minister op aan om binnen het budget een verschuiving aan te brengen, zodat de middelen die pas na 2007 beschikbaar komen eerder kunnen worden aangewend.

De minister schrijft in de toelichting op de begroting dat zij in deze kabinetsperiode weer wil beginnen met het baggeren van de Waal en de Maas, teneinde de daar gerezen problemen met de vaardiepte en sluisstremmingen (zoals Belfeld en Sambeek) op te heffen. Voor de binnenvaart is het echter van essentieel belang dat in 2004, of liever nog eerder, het baggeren wordt hervat. De miljoenschades die de binnenvaart in 2003 hierdoor heeft geleden zijn - ook vanuit het standpunt van de gebruikers van de binnenvaart - niet langer aanvaardbaar. Het Centraal Overleg

Vaarwegen heeft hierover inmiddels al met de bewindsvrouw gesproken.

■ Ongelukkig

Positief is het besluit dat drie verruimingstudies in de planfase worden gebracht. Dit betekent dat de minister de noodzaak tot uitvoering van deze natte projecten heeft onderkend. Helaas is het binnen het budgettaire kader niet mogelijk voor 2008 met de uitvoering te beginnen.

Ongelukkig zijn wij echter met het voornemen van de minister om bijvoorbeeld de route Lemmer - Delfzijl slechts geschikt te maken voor drielaagscontainervaart, terwijl tegen zeer geringe meerkosten vierlaagscontainervaart kan worden gerealiseerd. Hier wordt naar de toekomst toe de maatlat structureel te laag gelegd.

Het voornemen van de regering om visievorming breder te doen plaatsvinden dan alleen vanuit een enkel departement, juichen wij van harte toe. De invulling van de Nota Mobiliteit is daar een voorbeeld van. Hokjesgeest kan daardoor worden vermeden en commitment van meerdere departementen kan worden verkregen.

Vraagtekens blijven wij zetten bij een overheidsbeleid dat steeds meer taken

decentraliseert van de centrale overheid naar lagere overheden. Ons land is al niet groot en men kan zich werkelijk afvragen of deze bijna-atomisering van de besluitvormingsprocessen niet zo langzamerhand een probleem op zichzelf aan het worden is.

■ Extra belang

Groot belang hechten wij aan het voeren van de Nederlandse regering om tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU binnenvaart hoog op de agenda te zetten. De uitbouw van de Trans Europese Netwerken is daarbij een van de onderwerpen. Dit is voor het vervoer over de binnenwateren van extra belang, omdat met name het vaarwegennetwerk in Europa veel te versnipperd is en de nodige knelpunten moeten worden weggewerkt.

Tot slot noemen wij het enorme innovatiepotentieel van de binnenvaart. Bureau Innovatie Binnenvaart en Bureau Telematica Binnenvaart stimuleren dit proces in aanzienlijke mate. Het voornemen van de minister om de innovatiekracht van de sector te versterken juichen wij dan ook toe. Laat we als antwoord op het 'houwen' van de minister zorgen dat wij aan onze toekomst bouwen.

RI&E vernieuwd en voordeliger

In nauw overleg met Kantoor Binnenvaart heeft Arbode Maritiem het maken van de wettelijk verplichte risico-inventarisatie drastisch vereenvoudigd. Bovendien zijn in de basis-vragenlijst zelf praktische suggesties en aandachtspunten opgenomen, die het beantwoorden en invullen vergemakkelijken. Ook wordt in de vragenlijst direct ingevuld wat het bedrijf aan de ingevulde knelpunten gaat doen. Op 3 oktober is de nieuwe mantelovereenkomst met Arbode Maritiem ondertekend.

Bij meer dan 40 uur personeel moet een RI&E worden getoetst door een gecertificeerde arbodienst.

Arbode Maritiem uit Gorkum verzorgt dat hele traject op basis van de ingevulde vragenlijst uit het handboek. Er zijn

traject naar goedkeuring	KB-leden	niet-leden
ondersteuning	€ 786	€ 880
volledig	€ 985	€ 1260
uurtarief aanvang advisering	€ 65	€ 75
monsternamen/analyse legionella	€ 180	€ 190

Prijzen per transporteenheid, exclusief reiskosten en btw (ma t/m vrij) NB: in gemeente Gorkum geen reiskosten

verschillende opties, van alleen ondersteuning tot volledige begeleiding naar goedkeuring, afhankelijk van bedrijfsgrootte, tijd, deskundigheid en wensen van de opdrachtgever.

Met deze nieuwe methode heeft Arbode Maritiem ook de prijs voor aangeslotenen bij Kantoor Binnenvaart aanmerkelijk verlaagd, zeker niet onaantrekkelijk in deze tijd.

Bedrijven met minder dan 40 uur personeel kunnen echter volstaan met het

nauwkeurig beantwoorden van de vragenlijst en het vermelden van de actiepunten. Zij hoeven deze niet te laten toetsen door een arbodienst en voldoen hiermee aan hun RI&E-verplichting. Het vernieuwde RI&E-handboek met vragenlijst en uitgebreide toelichting kost aangeslotenen € 58 en niet-aangeslotenen € 90, exclusief btw en verzendkosten.

Info: tel. 010 206 06 02, Kantoor Binnenvaart, 0183 64 50 50, Arbode Maritiem

Inspectie V en W richt zich meer op toezicht

door Jos Hoffmann

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) gaat zich meer richten op toezicht. Daarmee wil de IVW, het controlerend orgaan van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, beter voldoen aan de eisen van de politiek en samenleving. De binnenvaart staat een stringenter toezicht op de naleving van wet- en regelgeving te wachten. Daarbinnen wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen een bijzonder aandachtspunt, en dan met name de veiligheid tijdens het laden en lossen van tankers.

Dit blijkt uit het Werkplan 2004 van de IVW, dat eind vorige maand is verschenen. Het accent wordt met ingang van het komend jaar op toezicht gelegd, omdat dit onderwerp volop in de politieke en maatschappelijke belangstelling staat. 'De samenleving roept om een daadkrachtige overheid en een strikte naleving van rechtsregels en rechtsorde', aldus het werkplan. De IVW schept de ruimte voor het houden van toezicht door inspectie- en certificatietaken meer te delegeren aan erkende classificatiebureaus. Het werkplan geeft aan dat aan meer toezicht behoefte is, omdat de naleving van de wet- en regelgeving in de vervoerswereld te wensen overlaat. In de binnenvaart signaleert het onderdeel van de Inspectie Verkeer en Waterstaat dat vroeger Rijkswaterstaatinspectie heette, dat de regels voor de rusttijden van bemanningsleden nogal eens worden overtreden. Verder wordt gemeld dat voor de toelating tot het vervoer de wet- en regelgeving onvoldoende wordt nageleefd. 'De overtredingen hebben deels betrekking op het niet melden van gewijzigde omstandigheden aan de IVW. In andere gevallen ontbreekt een geldige vergunning.' Ook wordt nog wel eens gesjoemeld met de papieren waarop binnenvaartbedrijven draaien. 'De vereiste vakbekwaamheid blijkt niet te zijn belegd bij degene die permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de onderneming', heet dat in ambtenarentaal. Dat wil zeggen dat het

schip/bedrijf wordt geëxploiteerd onder dekking van het schippersdiploma van iemand anders. De Wet vervoer binnenvaart verbiedt dat.

De controles op de naleving van deze regels voor een goede bedrijfsuitoefening worden vooral uitgevoerd door de waterpolitie, zo nodig met ondersteuning van de IVW. De inspecties die de IVW zelf doet, behelzen enerzijds de toetsing van de voorschriften voor het toelaten van binnenvaartbedrijven en -schepen tot de markt en anderzijds integrale controles. Voor komend jaar staan 1400 van dergelijke controles in het werkplan.

Bij deze vervoersinspecties ligt in 2004 het accent op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met name het laden en lossen van binnenvaarttankers wordt een aandachtspunt, omdat volgens de IVW daarbij de naleving van de voorschriften te wensen overlaat. Het strengere toezicht geldt speciaal de communicatie tussen verlader en schipper tijdens de belading, de laadsnelheden en het gevaar van overvulling. Het ADNR-vervoer staat het komend jaar ook een thema-actie te wachten, die is gericht op de handhaving van de Regeling veiligheidsadviseur.

TopTip

Ongevallen met binnenschepen en pleziervaartuigen in Nederland moeten krachtens de wet zo snel mogelijk door de schippers, scheepigenaren en vaarwegbeheerders worden gemeld bij de Raad voor de Transportveiligheid. Deze onafhankelijke onderzoeksinstantie is zeven dagen per week 24 uur per etmaal gratis bereikbaar op 0800 635 378 88 ofwel 0800 MELDRVTV. Omwille van veiligheidsonderzoek is het ook van belang bijna-ongelukken te melden.

Regels BTW (I)

Naar aanleiding van het per 1-1-2003 afschaffen van het BTW nul-tarief voor de binnenvaart heeft de Belastingdienst Rijnmond kantoor Rotterdam antwoord gegeven op een aantal veel gestelde vragen.

Vraag 1: *Een Nederlandse schipper verhuurt zijn schip aan een binnen of buiten de EU gevestigde buitenlandse ondernemer. Kan de heffing van de omzetbelasting worden verlegd naar de huurder?*

Antwoord: Zoals blijkt uit onderdeel 2.g. van het besluit van de Staatssecretaris van Financiën van 11 oktober 2002, nr. DGB 2002/5014, worden de verschillende vormen van verhuur van een binnenschip belast in het land waar de verhuurder van het binnenschip woont of is gevestigd. Dit betekent dat per 1 januari 2003 een Nederlandse verhuurder in al deze gevallen het algemeen tarief van 19% moet berekenen. Het maakt dus geen verschil of het schip wordt verhuurd aan een binnen- of een buitenlandse huurder, of met het verhuurde binnenschip vrije goederen of T1-goederen worden vervoerd en of het schip voor langere tijd of maar voor één reis wordt verhuurd. De voor de verhuur verschuldigde omzetbelasting kan dus niet worden verlegd naar de huurder.

Vraag 2: *Als een binnenschip 'machinekamer vrij' wordt verhuurd en de kosten van bunkeringen van gasolie voor rekening van de buitenlandse opdrachtgever komen, moet over deze bunkeringen dan omzetbelasting worden berekend?*

Antwoord: Het Nederlandse bunkerstation zal per 1 januari 2003 voor de bunkering altijd 19% omzetbelasting in rekening brengen.

-Als de factuur van het bunkerstation op naam is gesteld van de buitenlandse huurder, kan deze de aan hem berekende omzetbelasting op de normale wijze terugvorderen bij de Belastingdienst Limburg, kantoor Buitenland, Postbus 2865, 6401 DJ Heerlen.

-Als de factuur van het bunkerstation op naam is gesteld van de verhuurder, kan deze de aan hem berekende omzetbelasting op de normale wijze als voorbelasting verrekenen. Het bedrag dat vervolgens wordt doorbelast aan de huurder, maakt deel uit van de huursom waarover de verhuurder aan de huurder 19% omzetbelasting moet berekenen.

Wanneer gaat u stoppen met werken?

Voor een goed pensioen moet men echt iets doen

door W.M. van der Veen, relatiebeheerder Anker



Het is 2023 en u wilt met pensioen. U haalt uw lang geleden gemaakte plannen weer eens boven tafel: de wereldreis, het

tweede huis in Frankrijk, enzovoort. U wilt dit financieren uit de verkoop van uw schip, de stakingswinst en een oud pensioen uit de tijd dat u nog in loondienst werkte. Maar het pensioen dat is opgebouwd in loondienst blijkt wel erg klein en de verkoop van het schip vlot ook niet erg, want door allerlei nieuwe regels voldoet uw schip niet meer aan de nieuwste eisen.

Twintig jaar geleden, aan het begin van de 21^e eeuw, heeft u wel eens over pensioen gelezen en elke adviseur die aan boord kwam had het over pensioentekort en vergrijzing. 'Zijn we daar toen niet serieus genoeg mee omgegaan?', denkt u. 'Hadden we daar geen maatregelen voor genomen?'

Een andere situatie. Uw schip heeft een courante maat en er is veel werk in de branche waar uw schip geschikt voor is. Op de werven wordt gestaakt, zodat er bijna geen nieuw schip op de markt komt. Aan iedere vinger tien potentiële kopers. Wat nou, pensioentekort? Mooie praatjesmakers waren dat vroeger, die adviseurs...

Het is inderdaad niet simpel om de juiste pensioenvoorziening te treffen en de overheid maakt het de ondernemer er ook al helemaal niet gemakkelijker op. U bent zelf verantwoordelijk voor een goed pensioen, maar daarvoor moet u eerst wegwijzen zien te raken in het steeds maar weer veranderende woud van regels en wetgeving. Veel mensen zijn maar gaan sparen zonder te weten waarvoor of onder welke voorwaarden; anderen sparen helemaal niet.

■ AOW voldoende?

Is uw AOW voldoende, dan hoeft u niet verder te lezen. Maar van een AOW-uitkering alleen kan men nu nauwelijks rondkomen en het is nog maar de vraag of de AOW in de toekomst blijft zoals we hem nu kennen.

Regelmatig lezen we in de krant over aankondigingen en voorbereidingen van nieuwe bezuinigingen en versobering van het sociale stelsel. De toenemende vergrijzing en het groeiende aantal gepensioneerden zijn daar mede debet aan. Voeg daarbij een geringer aantal werkenden en een langere levensverwachting, dan zijn daar al redenen genoeg om zelf een pensioen of aanvullend pensioen bij elkaar te sparen. Het zou toch te zot voor worden zijn als u een leven lang zelfstandig en onafhankelijk bent geweest en dan op uw oude dag toch nog financieel afhankelijk wordt.

Als uitgangspunt voor een pensioen wordt vaak een niveau van zeventig procent van het laatst verdiende inkomen aangehouden. De reden hiervoor is dat u met minder dan uw huidige inkomen kunt volstaan. Immers, de kinderen zijn de deur uit en het huis is vaak afgelost. Heeft u nu geen woning aan de wal, dan is het raadzaam in uw planning ook rekening te houden met een eventueel aan te kopen woning op het moment van pensionering. Een kapitaalverzekering of een beleggingsfonds kan hiervoor een goed middel zijn.

■ Fiscale voorzieningen

Tot voor kort was sparen via een verzekering interessant omdat de premies standaard tot een hoogte van € 1069,- fiscaal aftrekbaar waren. Sinds 1 januari zijn de regels echter veranderd. Premies zijn alleen nog aftrekbaar als er een aantoonbaar pensioentekort is.

Voor veel mensen, en met name zelfstandig ondernemers, zal daarom het aftrekbare bedrag nu hoger zijn dan de voormalige € 1069,-.

Voor het berekenen van de jaarruimte of de eventuele inhaalruimte kunt u terecht bij uw boekhouder en assurantieadviseur.

Als u lange tijd geen pensioen heeft opgebouwd, bestaat nog de mogelijkheid om tot zeven jaar terug de zogeheten reserveringsruimte te benutten. Een pensioentekort kunt u dan opvullen met een lijfrente of koopsommen. Maar gebruikt u dit geld later voor andere doeleinden dan een pensioen, dan wil de fiscus het door u ontvangen belastingvoordeel terug. U krijgt dan bovendien een boete, door de fiscus revisierente genoemd, en verder dient u nog belasting te betalen over de rente die u op de polis ontvangen heeft. Voor een goed pensioen moet u dus zelf echt wel iets doen. Om alle mogelijkheden te kunnen overzien en alles zo fiscaal vriendelijk mogelijk te regelen, is het verstandig dit te doen in samenspraak met uw boekhouder of assurantieadviseur.

Info: Anker Advies 050 520 99 99 of 0800 022 60 60

TopTip

WETTELIJKE RENTE - Als een klant niet tijdig betaalt (dus als u uw vrachtpenningen niet tijdig overgemaakt krijgt), mag u op grond van uw voorwaarden de wettelijke rente in rekening brengen als u een aanmaning heeft verstuurd. De wettelijke rente is per juli 2% gezakt en is nu 5%.

Bron: Tips & Advies

Van het secretariaat

Inmiddels heeft iedereen kennis kunnen nemen van de door het kabinet Balkenende ingediende begroting. De grote vraag is of alle voorgenomen maatregelen onverkort worden uitgevoerd, of dat de Kamer kans ziet hier en daar nog verschuivingen aan te brengen. Natuurlijk was bekend dat de erfenis van de parse kabinetten behoorlijk tegenviel; de vraag was wie daar voor in zou moeten leven. Daar komt nu langzamerhand meer zicht op, nu de ministers aangeven hoe zij denken binnen hun begroting te blijven.

Over Verkeer & Waterstaat zullen we kort zijn. Positief daar is dat in de begroting voor het eerst het grote belang van de binnenvaart voor de transportsector wordt erkend en een volmondige bevestiging van het achterstallige onderhoud. Te prijzen dat de minister dit eerst aan wil pakken, spijtig is dat zij daar te weinig geld voor heeft. Gelukkig is daar het Kwartje van Kok, waar de binnenvaart (in of na 2005) een substantieel deel van krijgt toegeschoven, waardoor onze sector dus toch wat 'meer van minder' krijgt. Terecht, gezien de behandeling als spreekwoordelijk stiefkind de laatste jaren. Zorgelijker zijn ook de maatregelen van andere ministeries waar de ondernemer mee te maken krijgt. Personeelslasten kunnen fors stijgen. Denk onder andere maar aan het voornemen om de doorbetaling bij ziekte te verlengen tot twee jaar met een verlenging als de werkgever tijdens die periode meer dan 70 procent heeft doorbetaald. Ook in de ziektekosten zullen behoorlijke verschuivingen op gaan treden als de plannen onverkort worden uitgevoerd. Het ziekenfondspakket wordt gesaneerd, waarbij maar de vraag wordt of het aanvullend pakket alle nu verzekerde zaken dekt en vooral of de verzekerde daarvoor wordt geaccepteerd. Pensioen en pre-pensioen worden eveneens aangepakt. In de sociale sector wordt de subsi-

diëring van de binnenvaartwelzijnsorganisaties gestopt in 2005, al moet eerlijkheidshalve worden vermeld dat dit nog uit het vorige kabinet stamt. Het laatste bericht is dat de Centrale Stichting voor Schippersinternaten (Censis) net als veel andere subsidieontvangende instellingen komend jaar 10 procent wordt gekort, met de dreiging dat VWS hier helemaal van af wil en als het toch betaald moet worden dit door een ander ministerie moet gebeuren. Het lijkt erop dat veel verworvenheden langzaamaan worden afgebroken. Natuurlijk zijn de bomen behoorlijk afgetopt, maar ten koste van alles het begrotingstekort terug willen dringen is misschien macro-economisch te prijzen, maar wij hebben sterk de indruk dat dit op bedrijfsniveau een te grote negatieve invloed heeft. Wellicht kunnen Kamerleden het tij nog enigszins keren. De CBOB wil zich samen met Kantoor Binnenvaart inzetten om er voor de binnenvaart nog wat extra uit te halen, zeker wat betreft de aangekondigde bezuinigingen op de internaatsgelden.

Getrouwd - 19 september Theo Heuvelman en Thea de Pee, ms Elunda, p/a Dorpsstraat 28, 2935 AC Ouderkerk a/d IJssel.

Geboren - 17 september Britt, dochter van John en Arina Hoogeveen-Lubbinge, ms Threant, postbus 30161, 8003 CD Zwolle.

Overleden - 23 augustus 2003 Jacob Veldman, 16-04-1919, e.v. A. Veldman-Mannak, v/h ms Rokin corr.adres: Schuilingsoord 137, 3079 NE Rotterdam

Nieuw in de vaart - Op 3 oktober is het ms Nivoma van de VOF Wierdsma-van der Weij in dienst gesteld. Het schip meet 110 x 11,45 x 3,50 m. Hoofdmotor 1600 pk Cummins, boegschroef 600 pk Verhaar/Cummins, laadvermogen 208 TEU, ca 2850 ton.

Verliezen

Wie zijn leven wil redden, zal het verliezen, maar wie zijn leven verliest om mij en het evangelie, zal het redden.

Marcus 8:35

Aan een bejaarde man, die na de dood van zijn vrouw geen raad wist met de eenzaamheid, vroeg ik: zou de ouderenmiddag van de kerk niet iets voor u zijn? Resoluut antwoordde hij: „Nee. Daar doen ze spelletjes en ik kan niet tegen mijn verlies.”

Iedereen zal die uitspraak begrijpen. Verliezen is niet leuk. Of het nu om een spelletje of om de belangrijke dingen van het leven gaat. Een mens wil het liefste winnen.

Is dat verboden in het evangelie? Valt het volgen van Jezus samen met verliezer-zijn? Is het in het christelijk geloof pas goed wanneer je inlevert en kleiner wordt? Dat is een misverstand. Als de Heer hierover spreekt, gaat het over zijn koningschap. Petrus had goed geantwoord dat Jezus de Christus is. Dat is in het Oude Testament de titel voor de koning: de gezalfde. Wat Petrus niet goed zag, is dit: deze koning kan niet zomaar overwinnaar zijn. Eerst moet Hij door een grote diepte gaan. Alleen zo kan de wereld worden verlost en gered.

Als wij deze Heer willen volgen, geldt dat ook voor ons. In feite kennen we die schijnbare tegenstelling al. Voor een diploma moet je tijd inleveren. Wie wil winnen in de sport, moet eindeloos oefenen. De ondernemer weet: de kost gaat voor de baat uit. Eerst moet je durven verliezen. Doorzetten wanneer nog geen resultaten te zien zijn.

Je kunt ook niets doen, net als de man die niet tegen zijn verlies kon. Dat zou ontstellend jammer zijn. Dan weet je zeker dat je nooit zult winnen. Van Jezus zelf kunnen we leren te verliezen. Hij durfde zo ver te gaan, dat zijn leven een verloren zaak leek. Maar het liep uit op een overwinning, die heeft gemaakt dat de jaren van de geschiedenis worden geteld vanaf het moment dat Hij geboren werd.

Ds R. J. Bakker



Laagwater- en Haagse perikelen

Korten op subsidie internaten raakt aan wortels van particulier bestaan

door Erik van Toor, vice-voorzitter ONS

Als de laatste maanden één ding duidelijk is geworden, is het wel dat wij ons structureel voor gek laten zetten door onze opdrachtgevers. Als puntje bij paaltje komt, blijkt dat er per ton wel degelijk drie tot vier en zelfs meer keer zoveel betaald kan worden dan op een 'normale' rivierstand. En dat de overcapaciteit zelfs in een tijdsbestek van enkele weken kan omslaan in een gebrek aan scheepsruimte.

Niets nieuws onder de zon dus. Zo is onze markt altijd geweest en naar het zich laat aanzien zal het ook altijd zo blijven, omdat de natuur waarvan wij voor onze afluaddepten grotendeels afhankelijk zijn zich niet laat leiden. De recente ontwikkelingen zijn uiteraard voor de binnenvaart als geheel niet slecht. De individuele ondernemer vaart er wel bij, want hij kan nu eindelijk weer eens een beetje grip op zijn vrachtprijs krijgen. En als we goed om ons heen kijken, zien we dat er absoluut geen serieuze concurrent is voor ons vervoermiddel. Natuurlijk, sommige ladingen gaan nu per wagon naar boven, maar vaak gaat hier toch nog een transport per schip aan vooraf, naar bijvoorbeeld Duisburg.

Eendrachtiger

De les die wij hieruit moeten leren, is dat we elkaar niet kapot hoeven te concurreren, maar eendrachtiger te werk moeten gaan om zodoende goede vervoersvoorwaarden te bewerkstelligen. Wees niet bang voor de auto of de trein; de wegen zitten vol en het spoor heeft ook weinig tot geen reservecapaciteit en daarnaast zijn deze twee modaliteiten vele malen duurder dan wij. Wat wel zorgwekkend is, is dat er (veelal kleinere) bevrachtingskantoren zijn

die hun zaken niet in orde hebben en verzaakt hebben zich bij hun opdrachtgevers in te dekken tegen laagwatertoeslagen. Wanneer zij hun financiële verplichtingen niet meer kunnen voldoen, kan dat ook gevolgen hebben voor de schippers die nog vracht te goed hebben. Pas hiervoor op.

Bezuinigingsronde

Een zaak die heel ernstige gevolgen voor de particuliere scheepvaart dreigt te krijgen, is de bezuinigingsdrift van onze 'democratisch' gekozen regering. Ik schrijf democratisch expres tussen aanhalingstekens, omdat een coalitie tussen CDA en PvdA gezien de verkiezingsuitslag voor de hand had gelegen. Maar door het gedraaikont van D66 is het de rechtervleugel van het CDA onder leiding van Balkenende en Verhagen gelukt zijn wil door te drijven en de VVD in de armen te vallen. Het gevolg is een bezuinigingsronde die zijn weerga niet kent en de hele economie dreigt te verlammen. Het is tegen ieder economisch model in om de overheidsuitgaven drastisch te temperen in tijden van recessie. Een sneeuwbaaleffect is het gevolg. Minder investeringen, meer werklozen en uiteindelijk een drastisch teruglopend Bruto Nationaal Product. En dat alles om het braafste jongetje van de Europese klas te zijn. Waar alle grote klasgenoten hun plicht verzaken om de staatsschuld tot drie procent te beperken, loopt schooljongetje Nederland voorop om te laten zien hoe het moet. Wat heeft dit hele verhaal met de binnenvaart te maken? Alles. Ten eerste het belabberde vaarwegonderhoud, waardoor onze dienstverlening gevaar loopt. Daarnaast zijn de subsidies aan onze welzijnsorganisaties KSCC en AMVV stopgezet. Gevolg: alle kennis over de specifieke hulpverlening aan schippers

vervliegt en wij mogen het zelf uitzoeken. Daarnaast zullen de faciliteiten zoals de Zwarte Zwaan en de kerkschepen verdwijnen. De kleuterschool op de Zwaan heeft al te horen gekregen dat ze per 1 augustus geen onderdak meer in de Maashaven krijgt. Er zal een alternatief onderkomen worden gezocht, maar deze zal waarschijnlijk niet meer zo centraal tussen de liggende schepen kunnen zijn. Teruglopende kleuterbezoeken zijn dan het gevolg, waardoor onze jongste kinderen de rekening van gigaprojecten als JSF en Betuwelijn gepresenteerd krijgen.

Krachtig protest

Daarnaast is 22 september bekendgemaakt dat Censis, de overkoepelende organisatie van schippersinternaten, het komende jaar met tien procent gekort wordt en dat getracht zal worden de subsidie over te hevelen naar een ander departement. Lukt dit niet, dan wordt de complete internaatssubsidie geschrapt. Einde gezinsbedrijf. Dat dit een enorme impact op onze bedrijfstak heeft, laat zich raden. De overlegraderen draaien op dit moment (23 september) op volle toeren, maar naar mijn mening is extra druk hoognodig. We moeten laten zien dat de maat vol is. De maatschappelijke onrust neemt toe en ook wij moeten onze stem laten horen voor we weer ondergesneeuwd raken. Het bestuur beraadt zich op een manier om aandacht uit Den Haag te krijgen. Als het nodig is, hopen we een beroep op onze leden te kunnen doen om een krachtig protest te laten horen. Het is lang geleden dat er massaal actie ondernomen is in de binnenvaart, maar deze bezuinigingen raken aan de wortels van het particuliere bestaan. We hopen dat iedereen het belang goed inschat.

A d v e r t e n t i e

A d v e r t e n t i e