

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 5 - NUMMER 11 - NOVEMBER 2003

*Actie tegen korting
internaatssubsidie*

*Themis-project koppelt
vervoerswijzen aanen*

*Dode hoek heeft
veel aspecten*

*Kantoor Binnenvaart
aan viert lustrum*

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

Redactie bureau Delta Desk,
Jos Hoffmann

Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

Layout en opmaak

Artnc Creatief Servicebureau,
Deventer

Uitgever

Dineke Sonderen
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 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: 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:

Het ms Enigma van het gezin Van
Toor voert de actieus tegen de kor-
ting op de interaatsubsidie groot
op de den.
Zie ook pagina 5, 7 en 8.



't Is weer voorbij,
die droge zomer
15

Bruine corrosie in pas gecoate ballasttank

17



BVB verwelkomt nieuwe sponsors

27

Nieuwe CAO verbindend voor ondertekenende partijen	4
Effe Dubbel	5
Actie tegen korting interaatsubsidies	7
Brief aan minister Van der Hoeven 'Haloninstallaties pas na 2004 geleidelijk weg'	8
Uitstel verbod bochtaanwijzers bijna zeker	8
Havennieuws uit Amsterdam en Rotterdam	9
Themisproject koppelt vervoerswijzen	11
Goedkoper keuringen voor 65-plussers?	12
Digitale positiebepaling en identificatie realiseerbaar zonder hoge kosten	13
Fotopagina	15
Bruine corrosie in vers gecoate ballasttanks	17
Verzekering, juweel of steen om je nek?	18
Reserveren en afschrijven	19
Kijk op (studie)kosten	21
RvTV over de dode hoek	23
Brusselse berichten uit ESO-beraad	25
Sponsoractie BVB	27
Regels voor de BTW (2)	29
Tweede Binnenvaart Innovatiedag	29
Kantoor Binnenvaart viert eerste lustrum	32
Vraag en Antwoord	33

rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,
CBOB, ONS en RKSb Sint-Nicolaas.

35 en 36

Belgische Bladzijde: VBR geeft stof tot
nadenken over de tankvaart.

37

CAO van kracht voor ondertekenende partijen

Akkoord past in maatschappelijke ontwikkeling

door Jan Veldman

In het op 10 april 2003 gesloten onderhandelingsresultaat tussen CAO-partijen was onder meer bepaald dat de redactie van de CAO-tekst zoveel mogelijk zou worden geactualiseerd, verduidelijkt en vereenvoudigd. Eventueel door bepalingen te laten vervallen. Het onderhandelingsresultaat en dus ook deze bepaling over de redactie is inmiddels in de tekst verwerkt. De organisaties van werkgevers (CBOB, CBRB, NBB en Rijn en IJssel) en werknemers (CNV en FNV) in de binnenscheepvaart hebben de CAO Binnenscheepvaart 2003 t/m 2005 vastgesteld en ondertekend.

Eind september is de tekst het algemeen verbindend verklaringstraject ingegaan. Verwacht mag worden dat voor het eind van het jaar de boekjes kunnen worden gedrukt.

Nu er wat meer afstand is in tijd ten opzichte van de gevoerde onderhandelingen, kan worden gezegd dat het een akkoord is dat past in de maatschappelijke ontwikkelingen.

■ Lonen

De nieuw aangetreden regering heeft een bezuinigingsbeleid afgekondigd, zoals we dat de laatste jaren niet meer kenden. Bovendien is er een akkoord gesloten met werkgevers- en werknemersorganisaties, waarin de nullijn voor de loonontwikkeling is afgesproken.

De CAO voor de binnenscheepvaart past in deze ontwikkelingen. De prijscompensatie wordt eenmalig gebruikt om de stijging van de pensioenkosten te compenseren. Voor de komende jaren is er naast de prijsstijging geen ruimte voor andere loonstijging. Wel komt er op aandrang van de werknemersorganisaties een functiewaarderingsonderzoek

om te bezien of de functies aan boord nog overeenkomen met het historische beeld van die functies en de waardering in de daaraan gekoppelde loonschalen. Uiterlijk 31 december 2005 moet dit onderzoek klaar zijn.

■ Minimumkarakter

De mogelijkheid om op ondernemingsniveau een gewijzigd arbeidsvoorwaardenpakket overeen te komen, is geschrapt. Daar waar dat aan de orde is, zal op bedrijfsniveau overleg worden gevoerd om knelpunten op te lossen. Uiteraard betekent dit niet dat overheidswetgeving, met name de Wet Aanpassing Arbeidsduur, niet zou kunnen worden toegepast. Wetgeving gaat boven afspraken op bedrijfsniveau. Roosters die minder arbeidsuren kennen dan het in de CAO bepaalde aantal, leveren uiteraard een aan dat lagere aantal arbeidsuren aangepast loon op.

Dit laatste verschijnsel in de binnenvaart - begonnen bij de Oost-Europese werknemers - zien we in toenemende mate ook bij Nederlandse werknemers. In de pogingen om de bedrijfstak aantrekkelijker te maken, wordt in toenemende mate aan de wens van werknemers tot langer en/of frequenter vrije tijd tegemoet gekomen. Een en ander leidt tot roosters die minder uren kennen dan de in de CAO overeengekomen 1846 uur arbeidstijd per jaar.

Ondertekening door partijen betekent dat de CAO inmiddels voor de leden van de betrokken organisaties van kracht is. Als de minister de CAO algemeen verbindend heeft verklaard, geldt deze met terugwerkende kracht voor de gehele binnenvaart van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2005.

De volledige tekst van de CAO is te vinden op www.kantoorbinnenvaart.org.

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 ontvangen het Magazine Binnenvaart gratis.

Naam:
Scheepsnaam:
Contactpersoon:
Bedrijfsnaam:

Adres:
Postcode:

Plaats:

Internaten noodzakelijk voor het volgen van onderwijs

door Gerard Kester

Niets is veranderlijker dan de overheid. Er is geen eerbiedigende werking. Kabinetsstandpunten gelden slechts voor maximaal vier jaar.

Dit zijn zo een paar uitdrukkingen, die de burger licht tot de conclusie doet komen dat de overheid niet altijd even betrouwbaar is. Ook de schipper zal zeker dat gevoel krijgen, nu voor de zoveelste keer de bijl aan de wortels van het schippersinternaat wordt gelegd. Politici werpen tegen dat het juist het voorrecht is van de politiek om bij gewijzigde inzichten zaken te veranderen. Dat is op zich juist, maar een beetje consistent beleid zou toch ook wel fijn zijn.

Laten we de historie eens nalopen. Velen zullen zich vroeger nog herinneren. Het vroeger van voor de onderwijsplicht, die voor schipperskinderen pas in 1969 is ingevoerd. De meeste schipperskinderen volgen ligplaatsonderwijs, doorlopen zo de lagere school en gaan vaak daarna naar boord. Er zijn internaten met schippersscholen, de meeste met een kerkelijke zuil als achtergrond. Maar ook die zijn er eigenlijk alleen voor het lager onderwijs. Daarnaast zijn er kinderen die in een pleeggezin ondergebracht worden. Wil je doorleren, dan ga je vrijwel altijd naar een pleeggezin en dat is vaak familie; opa en oma, tante of anderszins.

Iedereen in onze samenleving behoort gelijke kansen te hebben. Dat begint met de mogelijkheid om onderwijs te volgen. Vanuit dat oogpunt was vroeger niet bepaald ideaal. Dat vond, denk ik, vrijwel iedereen in de binnenvaart en ook in ons parlement. Per 1 augustus 1969, bij de invoering van de Leerplichtwet, ging de onderwijsplicht ook voor schippers- en kermiskinderen gelden. Het parlement sprak toen uit dat het de taak van de overheid was het volgen van onderwijs mogelijk te maken door de kosten van de internaten op zich te

nemen. In 1971 is daarom een subsidie-regeling voor schippersinternaten ingevoerd.

■ Bedrijfsbeëindiging

Met enige regelmaat stelden sindsdien kabinetten de subsidieregeling en de ouderbijdrage ter discussie. Vaak niet in de laatste plaats omdat de kosten zo af en toe flink opliepen, wat overigens (mede) veroorzaakt werd door regels van diezelfde overheid. Door de jaren heen blijft echter uiteindelijk het uitgangspunt overeind dat de financiering van de internaten een overheidstaak is. De laatste keer is dat in juli 2000, als het kabinet (Paars 2) als reactie op het rapport van de Adviescommissie Schippersinternaten concludeert: *'Het kabinet meent dat er gezien de Leerplichtwet en het sociaal-economische belang van de sector nog steeds voldoende reden is om het principe van subsidiëring in de huisvesting, verzorging en opvoeding van kinderen van binnenschippers en kermisexploitanten in internaten en pleeggezinnen te continueren.'* Een andere uitspraak van het kabinet in datzelfde stuk: *'Zonder deze financiële compensatie van het nadeel ten gevolge van het onverkort gelden van de Leerplichtwet voor deze kinderen, zouden vele ouders tot bedrijfsbeëindiging worden gedwongen, met alle sociale gevolgen van dien.'*

■ Beruchte brief

In de inmiddels beruchte brief aan de Tweede Kamer van 22 september 2003 geeft minister Hoogervorst van Volksgezondheid Welzijn en Sport (VWS) het voornemen aan tien procent te willen bezuinigen op de internaatsubsidie. Vooralsnog geldt deze generieke korting alleen voor 2004. Daarnaast gaat het ministerie onderzoeken of de sector schippersinternaten eventueel onder is te brengen bij een ander departement. Mocht dit niet luk-

ken, dan is het niet ondenkbaar dat de internaatsubsidie in zijn geheel wordt afgebouwd. De korting die ons treft is onderdeel van een bezuinigingsoperatie van 127 miljoen op subsidies die VWS verstrekt aan allerlei organisaties. CDA, VVD en D66 hebben dit bedrag in het regeerakkoord afgesproken. In de brief wordt niet aangegeven waarom de korting wordt doorgevoerd. Vanuit de Tweede Kamer is dat overigens de grootste klacht op het hele subsidiebeleid: nergens wordt het schrappen of korten gemotiveerd. Minister Hoogervorst moet derhalve bij de Tweede Kamer terugkomen met een motivering.

■ Beleid afmaken

Je kunt dan ook niet gewaarworden wat de overheid heeft bewogen om tot de korting te komen. Is het dan alleen maar het simpele feit dat er een bezuinigingstaakstelling ligt en dat er bij de internaten een flink bedrag is te halen? Staat het standpunt uit 2000 niet meer overeind? Mag er nog enig onderscheid worden gevraagd tussen deze voorziening, die noodzakelijk is voor het volgen van onderwijs voor onze kinderen, en de sjoelvereniging? Met kracht van argumenten zullen wij de regering en volksvertegenwoordigers duidelijk maken dat het geen pas geeft op deze manier met de binnenvaart om te gaan. In juli 2000 zijn duidelijke afspraken gemaakt over de ouderbijdrage, die inkomensafhankelijk is gemaakt, en over beheersing van de kosten van het internaatswezen. En niet alleen beheersing; het teruglopende kindertal leidt rechtstreeks tot verlaging van de subsidie. In die zin heeft deze sector het bezuinigingstraject - terecht overigens - reeds ingezet. Laten wij nu eens de kans krijgen het ingezette beleid af te maken.

A d v e r t e n t i e

Actie tegen korting op internaatssubsidie

'Instellingen op slot, gezinsbedrijf kapot'

door Werkgroep Redt de Internaten



Het Landelijk Oudercontact voor de Trekkende beroepsbevolking (LOVT) luidt sinds Prinsjesdag de

noodklok omdat minister Hoogervorst van Volksgezondheid Welzijn en Sport (VWS) in zijn begroting voor komend jaar heeft aangegeven tien procent te willen bezuinigen op de internaatssubsidie. Diverse acties zijn gaande om aandacht te vragen voor de rampzalige gevolgen van deze voorgenomen bezuiniging.

In het LOVT zijn alle oudercommissies van de Nederlandse internaten vertegenwoordigd. Deze oudercommissies zijn uitermate bezorgd. Want niet alleen is VWS van plan deze generieke korting toe te passen, die de internaten al niet ongeschonden kunnen dragen, maar ook probeert VWS de sector schippersinternaten over te hevelen naar een ander departement. Lukt dat niet, dan is het niet ondenkbaar dat de internaatssubsidie geheel wordt afgebouwd. Het voornemen van de minister vormt dus een serieuze bedreiging voor twee voor de binnenvaart, kermis- en circuswereld belangrijke aspecten:

1. Het voortbestaan van het gezinsbedrijf in deze sectoren.
2. De mogelijkheid voor kinderen van de trekkende beroepsbevolking om drempelloos onderwijs te volgen.

Met name dit laatste punt is een wezenlijke aantasting van de rechten van het kind.

Gelet op de huidige regeling, die na jaren van onderhandelingen in 2001 tot stand is gekomen, is het voornemen van minister Hoogervorst een volslagen verrassing voor het LOVT. 'Verbijsterend' is een term die in het veld veelvuldig als reactie wordt gehoord.



Als een van de eerste schepen voer het ms Enigma rond met de actieleuze in koeienletters op de den. (Foto DeltaDesk)

■ Actiebereidheid

Wat is er zoal gebeurd sinds 22 september?

- Op 26 september is er overleg geweest tussen het LOVT en de sociaal- economische organisaties. Daarbij is afgesproken dat als er acties moeten worden gevoerd, zoveel mogelijk wordt samengewerkt.
- Op 1 oktober is een delegatie van het LOVT-bestuur op uitnodiging van diverse fracties uit de Tweede Kamer aanwezig geweest bij een hoorzitting over de voorgenomen afschaffingen van en kortingen op subsidies. Hier kreeg het LOVT drie minuten om, naast veel andere organisaties die getroffen worden, zijn bezwaren tegen de voorgenomen korting op de internaatssubsidie kenbaar te maken.
- Ook hield Nevis/Censis op 1 oktober een informatieve vergadering voor het hele veld: besturen, personeel en ouders.
- Op 10 oktober vond een extra ledenraadvergadering van het LOVT plaats, waar de stand van zaken van dat moment uiteen werd gezet. Tevens

is daar de actiebereidheid onder de ouders gepeild. Het LOVT-bestuur is er gelukkig mee dat kon worden geconstateerd dat die groot is.

- Op diverse data hebben diverse mensen interviews gegeven aan uiteenlopende media.

Vanuit de extra ledenraadvergadering is er een werkgroep gevormd met de volgende doelstellingen:

1. (Ludieke) acties bedenken, coördineren en uitwerken.
2. Op de hoogte houden van de achterban.

De acties zullen voorlopig tot ongeveer de derde week van november worden gevoerd.

Dan wordt de begroting van VWS in de Tweede Kamer behandeld. Acties die reeds lopen zijn een handtekeningactie tegen de korting en het voeren van de leuze 'Instellingen op slot, gezinsbedrijf kapot'. Deze laatste kan in de binnenvaart worden uitgedragen als tekst op de den en in de kermis- en circuswereld op een spandoek bij de attractie.

Brief aan minister Van der Hoeven

Onderwerp: Bezuinigingen op de schippersinternaten.

Beste mevrouw Van der Hoeven,

Nadat we elkaar een aantal jaren niet meer hebben gesproken, wil ik me nu toch weer tot u richten omdat ik weet dat u ten tijde van het tot stand komen van het rapport van de commissie-De Jong voorzitter was van Kantoor Binnenvaart.

Zoals u weet is dat rapport na een moeizame periode tot stand gekomen en door alle betrokkenen aanvaard.

Nu is men druk bezig de conclusies uit te voeren, wat erop neerkomt dat er ieder jaar minder geld per kind beschikbaar is en dat ook de kostenstijging maar gedeeltelijk wordt gecompenseerd. Als men dit alles overziet en bedenkt dat er nu een extra bezuiniging wordt opgelegd van nog eens tien procent, zal een ieder moeten begrijpen dat dit voor de internaten niet meer is in te vullen zonder dat er ontslagen gaan vallen.

Het gevolg van eventuele ontslagen zal zijn dat er op bepaalde momenten wel kinderen, maar geen leiding op de groepen aanwezig zullen zijn. Dat is naar mijn mening onverantwoord.

Dit alles heeft tot gevolg dat de situatie voor onze kinderen en voor ons als ouders zeer bedreigend begint te worden, omdat onze kinderen voor het volgen van onderwijs zijn aangewezen op de huisvesting in de internaten. Als de huisvesting in de internaten zou wegvallen door deze maatregelen, zal ik mijn bedrijf moeten beëindigen om mijn kinderen naar school te kunnen laten gaan.

Maar ook dat is waarschijnlijk niet mogelijk, omdat ik niet de enige ben die zal moeten stoppen en het schip dus niet verkoopbaar zal blijken te zijn. Ook mijn financiële verplichtingen zal ik dan niet meer na kunnen komen.

Ik hoop dat u begrijpt dat ik en vele anderen met mij zich met de rug tegen de muur voelen staan omdat, als dit door gaat, we straks geen kant meer op kunnen. Ik hoop dat de situatie van de gezinnen in de binnenvaart u nog steeds na aan het hart ligt. Omdat dit alles te maken heeft met het volgen van onderwijs, wat hierdoor in het gedrang komt, verzoek ik u met klem dit geheel nog eens met uw collega's te bespreken.

Met vriendelijke groet,

Sjak Klein, ms Ariëla
(vader van vier kinderen, van wie drie op het internaat in Zwolle)

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.

'Haloninstallaties pas na 2004 geleidelijk weg'

In de vorige editie van dit magazine werd gemeld dat volgens een Europese verordening per 1 januari aanstaande brandblusinstallaties en -apparaten die halon bevatten buiten gebruik gesteld moeten worden en dat de halon teruggewonnen en verwerkt moet worden. Zulke handblussers zijn reeds verboden en moeten, voorzover ze nog aan boord zijn, voor verwerking worden ingeleverd bij de leverancier. Voor de vaste installaties is het wel een probleem, want daarvoor geldt in Rijnvaartverband dat ze nog tot in lengte van jaren aan boord mogen zijn.

Het was en is duidelijk dat de Rijnvaart zich moet voegen naar de regels van Brussel. De EBU en ESO realiseren zich dat ook, maar geven tegelijkertijd aan dat het op zo'n korte termijn niet doenlijk is de installaties te verbieden en te ontmantelen. Volgens ESO en EBU moet dit langs de weg van de geleidelijkheid gebeuren. Zij stellen daarom voor de ontmanteling van de haloninstallaties voor te schrijven bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1 januari 2005.

Op die wijze wordt een eind gemaakt aan de huidige feitelijk oneindige overgangstermijn en krijgen betrokkenen toch nog een redelijke termijn om in te spelen op de veranderde wetgeving. Het is nu afwachten hoe Brussel en Straatsburg reageren.

Uitstel verbod bochtaanwijzers bijna een feit

door Gerard Kester

In vorige magazines is melding gemaakt van de problemen rond de bochtaanwijzers met een typegoedkeuring van voor 1990. Deze zouden volgens de huidige regeling na 1 januari 2005 niet meer gebruikt mogen worden. De ESO en EBU hebben enkele maanden geleden uitstel van deze termijn gevraagd. Het ziet er naar uit dat dat goed komt.

Het betreffende comité van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft zijn goedkeuring aan het uitstel gegeven. Nu is alleen nog de goedkeuring in de plenaire vergadering van de CCR vereist. Naar verluidt is dat nu nog slechts een formaliteit.

Het uitstel geldt tot 1 januari 2010.

Daarna is het dus echt afgelopen.

Fabrikanten kunnen het uitstel evenwel benutten door te bezien of voor de

betreffende types alsnog goedkeuring kan worden verkregen. Uit gesprekken die Kantoor Binnenvaart voerde met Radio Zeeland en Holland is gebleken dat dit voor de Euro en Delta 300 en 500 in ieder geval mogelijk is, met min of meer eenvoudige ingrepen. De aard van de aanpassing is afhankelijk van het serienummer. Radio Holland en Radio Zeeland geven hier binnenkort uitgebreid voorlichting over.

Nieuwe havenkaart Amsterdam is klaar

Informatie Werkgroep Binnenvaartbelangen A'dam

door Ed de Jong, directeur AMVV

De nieuwe havenkaart van Amsterdam is klaar. Vanaf november is de kaart weer verkrijgbaar bij de bunkerschepen en bij het Gemeentelijk Havenbedrijf. Op verzoek van de WBA is een aantal voorzieningen in de haven (watertappunten, ambulance/auto-afzetsteiger, elektrakasten) duidelijker aangegeven. Ook de telefoonnummers van artsen en andere hulpverleners worden nu op de kaart vermeld. De prijs is nog niet bekend, maar verwacht wordt dat deze ongeveer gelijk zal zijn aan de prijs van de vorige: € 5,-.

(Ont)koppelen bakken en havengeld - Amsterdam kende reeds de regeling dat voor het (ont)koppelen van duwbakken geen havengeld wordt betaald. Vervolgens wordt alleen havengeld betaald voor de bak die in Amsterdam wordt geladen of gelost. Op verzoek van de WBA wordt tot november 2004 geëxperimenteerd met een regeling dat ook voor de tractie geen havengeld verschuldigd is. Dit geldt dan zowel voor de duwboot die meer dan één bak vervoert als voor het motorschip van het koppelverband dat een bak in Amsterdam achterlaat.

Havengeld - Binnenwater Beheer Amsterdam (BBA) biedt verschillende mogelijkheden voor het doen van aangifte voor binnenhavengeld. Zo bestaat ook de mogelijkheid om dit via internet te doen. Omdat nog niet alle binnenvaarders over computerapparatuur beschikken, onderzoekt BBA de mogelijkheid om aangifte te doen door middel van verzending van een SMS-bericht via de mobiele telefoon. In een volgend magazine volgt hierover meer informatie. Voor vragen of informatie over het havengeld Amsterdam kunt u een e-mail sturen naar het adres BHG@binnenwaterbeheer.nl, bellen met nummer 020 5503644 of een fax sturen naar nummer 020 5503600.

Gebruik elektrakasten - Na de woningbouw in het oostelijk havengebied

werden aan de Sumatrakade en de Surinamekade elektrakasten geplaatst. Op verzoek van de WBA werden deze kades voor de binnenvaart ingericht en met name aangewezen als rustplaats in het kader van het Besluit Vaar- en Rusttijden. Daarnaast als locatie voor het havengeldvrij weekendverblijf. Nu blijkt dat van de kades weinig gebruik wordt gemaakt. Een gevolg is onder meer een te hoge rekening voor de exploitatie van de elektrakasten. Een tweetal kasten wordt daarom in de komende periode verplaatst naar plekken in de IJ-haven.

Sail 2005 - De voorbereidingen voor dit evenement zijn natuurlijk begonnen. De IJ-haven zal weer de plek zijn waar de tall-ships worden afgemeerd. Voor de eerste maal zal daartoe het uitneembare deel uit de Schaeferbrug gelicht moeten worden; een nieuw fenomeen voor de Amsterdamse haven. Bij de voorbereidingen en de te maken afspraken over de verkeersregulering op het water tijdens Sail zullen WBA en Schuttevaer worden betrokken.

Oosterdoksdoorgang - De bouw van de Oosterdoksdraaibrug is begonnen. Verwacht wordt dat de brug in mei 2004 gereed is. Het brugwachtershuisje is augustus 2004 gereed. Tot dat moment blijft de brug openstaan. De WBA heeft gevraagd om een steiger aan de IJ-zijde en palen ter hoogte van de marinewerf in het Oosterdok om te kunnen afmeren tijdens het wachten op brugopening. Beide voorzieningen zijn toegezegd.

Vervanging steigers gevaarlijke stoffen - In februari/maart 2004 worden de steigers gevaarlijke stoffen in de Australiëhaven en de Usselincxhaven vervangen door nieuwe steigers. Gedurende de periode van de vervanging worden tijdelijke wachtplaatsen geboden in de Amerikahaven en de Jan van Riebeeckhaven.

Afvalafgiftepunt Wartenafonejacht is opgeheven

Wegens geringe inzamelresultaten is de bilgeboot in Wartenafonejacht begin oktober uit de vaart genomen. De doorgaande vaart zal zich voortaan voor de afgifte van scheepsafvalstoffen op andere afgifteplaatsen moeten richten.

Ter compensatie heeft ontvangstvoorziening MAIN de dienstverlening in Harlingen uitgebreid van één dag naar vijf dagen per week. Voor afgifte in deze regio kan men contact opnemen met de firma MAIN, tel. 0223 632 177. Overige informatie geeft de SAB, tel. 010 4129544.

TopTip

SERVICESTATION - Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft een nieuw servicestation voor de binnenvaart in gebruik gesteld. Daardoor kunnen schippers in Rotterdam weer dag en nacht, het hele jaar door, beschikken over vers drinkwater. Het servicestation beschikt ook over een afzetplaats voor auto's en is gelegen nabij de Van Brienenoordbrug aan de Stadhouderskade, havennummer 115. Alleen schepen met zeer gevaarlijke stoffen aan boord mogen hier niet afmeren. Overigens komt per 1 januari aanstaande de drinkwatersteiger aan de Sluisjesdijk in Rotterdam, havennummer 2112, te vervallen.

KEGELPLAATS - Sinds kort beschikt de binnenvaart op Rotterdam Maasvlakte over nieuwe ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen. Kegelschepen kunnen terecht in de Yangtzehaven tussen havennummer 8470 en 8480. Er is 220 meter gereserveerd voor schepen zonder gevaarlijke stoffen, 150 meter voor containerschepen met één blauwe kegel en 300 meter voor tankers met één kegel.

A d v e r t e n t i e

Koppelen verkeers- en transportsystemen steeds belangrijker

Themis-project knoopt aansluitende vervoerswijzen aan elkaar

door Dick Mans, Ecorys Transport

De lage waterstanden van de afgelopen zomer en de ernstige gevolgen daarvan voor het binnenvaartvervoer heeft iedereen in de sector ervaren. Door verkeersgegevens zoals waterstanden te koppelen met transportgegevens zoals de planning van het vervoer, zou dit leed verzacht kunnen worden. Dit artikel geeft een overzicht van de belangrijkste resultaten van het zogeheten Themis-netwerk (Thematic Network in Optimising the Management of Intermodal Transport Services), die wat betreft deze koppeling van belang zijn voor de binnenvaartsector.

Themis is in 2000 geïnitieerd door de Europese Commissie en duurt tot halverwege 2004. Het voornaamste doel van het netwerk is het analyseren en verbeteren van de koppeling tussen verkeers- en transportinformatiesystemen. Naast de binnenvaart omvat Themis ook andere modaliteiten, zoals wegtransport, spoorvervoer, zeevaart en luchtvaart. In samenwerking met Connekt wordt de opgedane kennis beschikbaar gemaakt voor de Nederlandse markt via het Kennis-project.

■ Informatiebehoefte

De voordelen van het verkrijgen van meer gedetailleerde verkeersinformatie zijn van groot belang voor de binnenvaartvervoerder zelf, om uiteindelijk de beladingsgraad en efficiency van het transportproces te verbeteren. Daarnaast heeft het natuurlijk ook voordelen voor de uiteindelijke klanten als zij uit kunnen gaan van bijvoorbeeld een betrouwbaardere aankomsttijd. In de binnenvaartsector is met name informatie over actuele verkeerssituaties van belang, zoals:

- waterstanden op vaarwegen
- status van sluisen (operationeel, aantal wachtende schepen, wachttijd)
- wachttijden bij terminals
- ijscondities



Door koppeling van verkeers- en transportinformatiesystemen kunnen het transport, de aansluiting van vervoerswijzen op elkaar en de afstemming tussen schip en walpartijen efficiënter gaan verlopen. (Foto Jos Hoffmann)

Het belang van deze informatie wordt onderstreept door het gegeven dat als er iets gebeurt bij vervoer per binnenvaart, er meestal geen alternatieve route beschikbaar is. Een statusrapport, met name betreffende de situatie bij de diverse sluisen, kan helpen bij het beter bepalen van de verwachte aankomsttijd en daardoor bij het beter plannen van de route. Omdat veel reizen van containerschepen aansluiten op een andere modaliteit als zeevaart of wegvervoer, is uitwisseling van gegevens over verwachte aankomst- en vertrektijden met vervoerders in die andere modaliteiten van essentieel belang. Binnenvaartvervoer van bulkgoederen sluit meestal aan op het productieproces. Aangezien binnenvaart zich meestal niet alleen tot Nederland beperkt, is ook recente verkeersinformatie uit andere landen van groot belang voor het maken van een goede planning van de totale reis.

■ Huidige situatie

De belangrijkste bron voor verkeersgegevens van de binnenvaart zijn de verkeersposten. Hun belangrijkste functies zijn:

- informatieservice (o.a. verkeerscondities, speciale evenementen, weersverwachtingen)

- navigatie-assistentieservice (o.a. scheepspositie in kanaal, routeadvies, waarschuwingen)
- individuele navigatieondersteuning
- verkeersorganisatorische service (o.a. verkeersmonitoring en -controle, verkeersvoorspellingen, toezien op wet en regelgeving)
- coördinatie bij calamiteiten.

De dienstverlening die de verkeersposten aanbieden, neemt nog steeds toe. Zij houden met gebruikmaking van radar en camera's overzicht over de drukst bevaren routes en de gevaarlijke punten. De meeste verkeersposten opereerden vroeger veelal onafhankelijk van elkaar; tegenwoordig wordt er steeds meer samengewerkt. Bijvoorbeeld verkeersbegeleidingssystemen (VBS) richten zich op het verhogen van de veiligheid voor (bepaalde) totale gebieden en routes. Hierbij werken veelal diverse verkeersposten met elkaar samen.

■ Relevante ontwikkelingen

De dienstverlening omtrent verkeersinformatie is volop in ontwikkeling. Andere relevante ontwikkelingen op het

(Vervolg op pagina 12)

gebied van verkeersinformatie voor de binnenvaart zijn:

- digitale navigatiekaarten, die op diverse manieren te presenteren zijn. Het meest gebruikte systeem is Ecdis (Electronic Chart Display and Information System), dat zich mag verheugen in een toenemende belangstelling en steeds vaker wordt geïnstalleerd. Tot nu toe houden met name Oostenrijk, Duitsland en Nederland zich actief bezig met het ontwikkelen van Ecdis voor de binnenvaart.

- in 1998 is in Europa een ICT-concept voor de binnenvaart ontwikkeld, genaamd RIS (River Information Services). RIS richt zich op het combineren van gegevens van verkeers- en transportmanagement. In 2002 is het eerste Europese deelproject Indris (Inland Navigation Demonstrator of RIS) afgerond. Tijdens dit project is een aantal standaarden voor informatie-uitwisseling ontwikkeld en zijn er demonstraties en praktijktests uitgevoerd. Compris (Consortium Operational Management Platform RIS) is het vervolgproject dat zich richt op de invoering van RIS in Europa. In Nederland loopt het RIS-project STIS (Scheepvaart en Transport Informatie Services). STIS richt zich met name op het gezamenlijk gebruik van informatie, die nu voornamelijk bij individuele partijen beschikbaar is.

■ Extra stimulans

Binnen het Themis-netwerk wordt gekeken naar de koppeling van verkeers- en transportsystemen. De gedetailleerde verkeersinformatie is nu meestal verspreid over diverse partijen en systemen en is nog niet eenduidig beschikbaar voor de vervoerder. De uitwisseling van steeds meer gegevens tussen de verkeersposten zelf en het beschikbaar stellen van deze informatie aan andere partijen neemt echter steeds meer toe. De toenemende mogelijkheden op ICT-gebied (steeds snellere en krachtigere systemen met meer mogelijkheden) vormen hiervoor een extra stimulans. Het opstellen van standaarden voor elektronische gegevensuitwisseling is echter een belangrijke randvoorwaarde. Het Themis-netwerk is momenteel bezig met het in kaart brengen van de koppeling van verkeers- en transport-

systemen van meerdere modaliteiten in het kader van intermodaal vervoer. Op deze manier werken we hard aan de realisatie van ITS-systemen (Intelligent Transport System), waardoor efficiënt en intermodaal transport steeds eenvoudiger wordt. Met als gevolg voor de binnenvaart een betere efficiency, een betere beladingsgraad en een betere planning.

■ Conclusies

De volgende conclusies zijn te trekken ten aanzien van de koppeling tussen verkeers- en transport informatiesystemen voor de binnenvaart:

- Zoals verwacht mocht worden, gezien het grote Nederlandse aandeel binnen het Europese binnenvaartvervoer, loopt Nederland voorop met ontwikkelingen op het gebied van RIS. Er is een succesvol begin gemaakt en nieuwe ontwikkelingen als een binnenvaart-Ecdis en het STIS project kunnen hier de komende jaren een vervolg aan geven.
- De trend voor verkeersmanagement in de binnenvaart is dat dergelijke systemen steeds meer data met elkaar zullen uitwisselen. Dit biedt grote mogelijkheden tot samenwerking op bepaalde terreinen, zoals informatievoorziening en verkeersafwikkeling. Volledige integratie tussen de systemen is echter de komende jaren nog niet te verwachten.
- Binnenvaarttransport is gebonden aan een vast netwerk van vaarwegen, met een beperkt aantal alternatieve routes. De meest gewenste verkeersinformatie heeft betrekking op waterstanden en statusinformatie van sluisen en terminals.
- Voor intermodaal transport is een uitwisseling van gegevens tussen vervoerders van diverse modaliteiten noodzakelijk om het totale transport te optimaliseren.

De ingezette ontwikkelingen dragen er in belangrijke mate aan bij om te zorgen dat lage waterstanden, zoals afgelopen zomer, minder invloed hebben op de bedrijfsvoering.

Meer informatie? ECORYS Research and Consulting, Dick Mans, Postbus 4175, 3006 AD Rotterdam.

Goedkope 65+ keuringen ook optie voor schippers?

Begin oktober verscheen op het e-mailforum voor de binnenvaart Vaart! een bericht over een geslaagde proef met goedkope medische rijbewijskeuringen voor bejaarden in de provincie Friesland. Er kwamen vierhonderd bejaarden af op de mogelijkheid om zich voor 25 euro medisch te laten onderzoeken. Gewoonlijk kost zo'n keuring 74 euro. De vraag drong zich op of hetzelfde ook mogelijk is voor oudere schippers die, hun Groot Vaarbewijs/Rijnpatent willen behouden.

De Friese regeling voor de rijbewijskeuring krijgt navolging. In Noord-Brabant wordt ook een dergelijke proef worden gehouden en later volgen in elk geval Gelderland en Noord-Holland. De keuringen worden meestal gedaan door gepensioneerde artsen, die hiermee hun vak kunnen bijhouden en toch nog wat omhanden hebben.

Automobilisten boven de 70 jaar moeten zich elke vijf jaar laten keuren om hun rijbewijs te kunnen behouden. Mensen bij wie eerder een gebrek is vastgesteld, zoals slechte ogen, moeten zich vaker laten controleren. In de binnenvaart geldt de regel dat schippers die na hun 65^{ste} hun Groot Vaarbewijs/Rijnpatent willen behouden, zelfs elk jaar een medische keuring moeten ondergaan. Dat kost telkens 74,20 euro.

Kantoor Binnenvaart vroeg Marileen Biekart, medisch adviseur Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat of een dergelijke proef met voordelige keuringen ook mogelijk is voor 65+-schippers. Haar antwoord:

'Wij hebben er geen bezwaar tegen als artsen een laag tarief vragen voor een keuring, mits in die keuring alle voorgeschreven onderwerpen aan de orde komen en de arts door de minister van V&W is erkend. Om die erkenning te krijgen, moet men aan een aantal criteria voldoen. Het door ons voorgeschreven tarief van euro 74,20 is een maximum tarief, en ook de nu reeds keurende artsen mogen daar onder gaan zitten als ze denken daarmee 'klanten' te winnen.'

Digitale identificatie en plaatsbepaling kan zonder hoge kosten

door Nick van Haag, projectleider BT



'Die opvaart daar beneden de brug...'
Hoe vaak begint een marifoongesprek niet zo? Het ene schip roept het andere op in de hoop dat de ander

begrijpt dat de oproep voor hem bestemd is. Met de verplichte invoering van maritieme transponders behoort dit probleem op de grote vaart binnenkort tot het verleden. Ook in de binnenvaart leven gedachten om het probleem van identificatie en plaatsbepaling van schepen op te lossen met hulp van transpondertechnieken.

Deze gedachten worden concreter naarmate de ontwikkeling van River Information Services (RIS) in verschillende Europese landen gestalte krijgt. Vooral vaarwegbeheerders en handhavers willen graag weten waar schepen zich bevinden. Dat vergemakkelijkt het begeleiden van het verkeer. Schepen met gevaarlijke lading kunnen niet 'zoek' raken en vervoersstatistieken worden betrouwbaarder. Veiligheid en betrouwbaarheid zijn steekwoorden in het debat over dit onderwerp. Deze steekwoorden zijn tevens krachtige verkoopargumenten voor vervoer over water. Ondernemers en regelgevers zouden elkaar dus makkelijk moeten vinden. Als de klanten van vervoerders ook nog gaan vragen om positie-informatie van lading, dan is het kat in het bakkie. Zou je denken...

■ Kanttekeningen

Moet je tegen automatische identificatie en plaatsbepaling zijn, met zulke sterke argumenten vóór? 'Niet iedereen hoeft altijd te weten waar ik uithang, ik heb recht op privacy', zult u zeggen. Daar zit wat in, zeg ik dan, terwijl ik u vanaf de dijk door mijn verrekijker voorbij zie varen. Met genoeg mannetjes op de dijk -met of zonder pet- is die privacy ook maar betrekkelijk.

Toch zijn er kanttekeningen te maken bij AIS op binnenschepen. De toegevoegde waarde voor identificatie staat, maar argumenten als veiligheid en betrouwbaarheid zijn alleen geldig in zeer speciale situaties. Bijvoorbeeld op lastige stukken in het gebergte en daar waar zee- en binnenvaart elkaar ontmoeten. Wat krijg je terug van een AIS, behalve de positie van andere schepen en een beperkte mogelijkheid om rechtstreeks met andere schepen informatie uit te wisselen? Aan de navigatie voegt AIS weinig of niks toe. Bij ontmoeten en voorbijlopen is in de binnenvaart-identificatie niet meer van belang. Op radar kun je blind vertrouwen, maar bij toepassing van AIS mag er eigenlijk geen vaartuig tussen zitten zonder AIS. Je ziet maar zo een vlet of jachtje over het hoofd, of dat ene schip met een storing in zijn transponder.

Naast de forse investering voor een AIS heb je te maken met dure aanpassingen aan de radarsystemen aan boord, want anders wordt het AIS-signaal niet op de radar weergegeven. Hoezo, druk radarbeeld? Eigenlijk is AIS alleen zinvol in combinatie met een elektronische Ecdis-kaart.

■ Stelsysteem op maat

De veiligheid op het water staat buiten kijf. Maar het kan altijd beter. Echter, bij niemand groeit het geld op de rug. Waarom dan niet investeren in een systeem waar je als sector ook iets meer voor terugkrijgt?

Kan informatie- en communicatietechnologie een oplossing bieden? Ja! Via een slimme combinatie van bestaande technieken is herkenning en plaatsbepaling ook mogelijk op een manier die meer oplevert, zonder dat het veel geld kost. Veel schepen werken al met een elektronische navigatiekaart, al dan niet gecombineerd met GPS. BT heeft een proefversie draaien van een combinatie van GPS en GPRS, gemakshalve AIGPRS genoemd. Kleine berichtjes met positie- en identiteitsinformatie worden automatisch via het GPRS-netwerk

verzonden naar een server aan de wal. Deze stuurt automatisch de informatie van andere schepen met AIGPRS in de omgeving terug naar boord. De posities worden in de Ecdis-kaart geprojecteerd. De updatesnelheid is afhankelijk van de situatie. Systemen voor identificatie en plaatsbepaling hebben gedurende de feitelijke ontmoeting tussen schepen toch geen zin. Daarom hoeft de updatesnelheid van AIGPRS niet real-time te zijn. U kunt deze dan ook instellen. Wat levert een dergelijke benadering van herkenning en plaatsbepaling op? De investeringen aan boord zijn beduidend lager. Door gebruik te maken van bestaande communicatienetwerken (GSM/GPRS, WiFi of een combinatie hiervan) zijn dure voorzieningen aan de wal ook niet nodig. Geen kostbare maritieme transponder, maar een systeem op maat. Als de klant erom vraagt, kunt u de gevraagde service bieden. En als de veiligheid dit gebiedt, bent u er klaar voor. Op andere momenten draait de apparatuur een tandje lager en er zijn momenten waarop het systeem alleen maar stand by staat.

Tijdens de Telematicadag op 30 december in Nijmegen willen wij hierover graag in discussie met varende ondernemers. Bent u er dan ook?

TopTip

RI&E - De Arbeidsinspectie concludeerde in zijn jaarverslag over 2002 dat in het midden- en kleinbedrijf nog veel ondernemingen geen Risico Inventarisatie hadden opgesteld. Dit kan bij controle een boete opleveren, want de inspecteurs liggen op de loer. Op de website www.rie.nl, in het leven geroepen door de overheid, staat veel nuttige informatie over dit onderwerp. U vindt daar ook veel voorgekookte RI&E's, onder andere die van Kantoor Binnenvaart. Bellen met KB kan natuurlijk ook.

A d v e r t e n t i e

't Is weer voorbij, die droge zomer

door Jos Hoffmann

't Is weer voorbij, die mooie zomer. Die zomer, die begon zowat in mei. Oh, er leek geen einde aan te komen... De eerste regels van het bekende lied van Gerard Cox zijn dit jaar dubbel en dwars bewaarheid. In onze contreien heersten zeldzame temperaturen, en niet zomaar een paar dagen, maar weken achtereen. Een betere en hetere zomer kun je je niet wensen. Maar er waren ook gevolgen die net zo bijzonder waren als het weer.

Door het alsmat uitblijven van regen en het vroegtijdige smelten van de gletschers als gevolg van de hitte, daalde het peil in de rivieren tot schier ongekende laagte.

De Donau werd doorwaadbaar, de Elbe werd een middeldiep zwembad, de Rijn droogde op tot een armetierig ogend stroompje. Daarentegen stegen vrachten naar topniveaus. Maar niet voor iedereen. De Hongaarse rederij Marat moest vanwege de toestand op de Donau bijvoorbeeld praktisch de hele vloot stilleggen en op de Rijn was het boven voor grote en zware schepen ook geen varen meer. Lekstroom Transport uit Opperduit, dat eind september de nieuwe Messantebrücke in Berlijn moest invaren, liet zich op weg daarheen door de minste gepeilde diepte van 1,37 meter van de Elbe niet uit het veld slaan. Om de twee meter stekende duwsleepboot Lekstroom V toch naar de Duitse hoofdstad te krijgen, werd teruggegrepen op een 300 jaar oude lichttechniek van de VOC: de Opperduitsers ballastten hun pontons WD Sr. 6 en 9, lasten er grote ogen op, hingen daar staalstropen tussen en voeren de Lekstroom V daarboven. Na het leegpompen van de pontons was de boot een klein metertje gelicht, genoeg voor een duwboot van de Binnenrederij om de complete 'kameel' probleemloos over de Elbe te varen. En na het klaren van de Berlijnse klus weer terug. (Foto 1)

Foto 2 en 3 zijn gemaakt bij Lobith en geven een aardig beeld van het laagwater dichtbij huis. Natuurlijk de sprekende 'Pegel Lobith', dit jaar de meest gefotografeerde en gefilmde peilschaal



van Nederland. En verder zien we onder meer een met ongetwijfeld lege containers op waterstand geladen kuster welgemoed aan de bergvaart beginnen en een leeg afkomende enkelwandige tanker zich naar het ARA-gebied spoeden, om fluks te gaan laden voor een nieuwe goed betaalde reis.

Foto's Lekstroom Transport en Henk van der Velde

A d v e r t e n t i e

Bruine corrosie in vers gecoate waterballasttanks

Verftechnische schade was makkelijk te voorkomen

door Peter van der Spoel, COT

Het onafhankelijke inspectiebureau Centrum voor Technisch Onderzoek en advies (COT) uit Haarlem was betrokken bij de ombouw van een in 1975 gebouwd Pools drogelandingschip tot werkschip. Hoewel het een zeeschip betreft, zijn de bevindingen van het COT ook interessant voor de binnenvaart. Na de beschrijving van de conservering van het schip in het zomernummer, komt in deze editie de coating van waterballasttanks onder de loep. Wie in de binnenvaart regelmatig ballast zet in tanks, bijvoorbeeld de compartimenten van dubbelwandige en beunschepen, steekt er allicht wat van op. Zeker als daarvoor vaak zout water wordt ingenomen, bijvoorbeeld in Zeeland of Rotterdam.

De waterballasttanks werden sinds jaren beschermd door anodes (opoffering van minder edele metalen), maar nog nooit eerder door een coating. Na een voorbehandeling met hogedrukwaterstralen is in de tanks één laag watergedragen softcoating aangebracht, als het inspectiebureau wordt gevraagd te controleren of dat conform het bestek is gebeurd.

■ Gaatjes

Bij inspectie van de eerste ballasttank zitten er overal bruine corrosieplekjes, ofschoon deze tank na het coaten nog niet gevuld is geweest. De softcoating blijkt vol te zitten met gaatjes, verftechnisch poriën genoemd. Daardoor is een open verbinding tot op de ondergrond ontstaan en het staal gecorrodeerd. Vanuit de openingen in het verfsysteem treedt corrosie op; de corrosieproducten veroorzaken een volumevergroting onder het verfsysteem. Het gevolg is beginnende putcorrosie, waarvoor voldoende 'voedingsmiddelen' als chloride, zuurstof en dergelijke aanwezig zijn. Na verwijdering van de coating op diverse

plaatsen, wordt het chloridegehalte op het oppervlak van het onderliggende staal bepaald op $>500 \text{ mg/m}^2$. Deze hoge concentratie komt doordat de tanks circa 25 jaar ongecoat in gebruik zijn geweest. Vóór het aanbrengen van de softcoating had de concentratie door goed reinigen duidelijk lager moeten zijn. Algemeen bekend is, dat een verfsysteem op een chloride bevattende ondergrond al snel defecten vertoont. De grote hoeveelheden chloriden zullen de putcorrosie aanzienlijk versnellen. Door regelmatig gebruik van de ballasttanks zullen de wanden en tussenschotten afwisselend nat en droog worden. Bij het drogen blijven chloriden achter op en in het verfsysteem, waardoor de concentratie alsmaar hoger wordt.

■ Monstername

Diverse verfschilfers en schraapsel van de bruine corrosie worden in het laboratorium onderzocht. Vastgesteld wordt dat het verfsysteem uit een softcoating op basis van acrylaten bestaat en dat de corrosie niet alleen chloriden bevat, maar ook kleine hoeveelheden koper

en sulfaat. Deze stoffen doen staal eveneens sneller corroderen.

In de overige waterballasttanks is het beeld nagenoeg identiek. De nieuwe coating van de inmiddels belaste tanks is zelfs al grotendeels afgebladderd en de tanks die nog maar enkele keren zijn belast, zijn plaatselijk zwaar aangetast. De nog ongebruikte tanks vertonen een zelfde beeld als de eerste twee: veel poriën in de coating tot op de ondergrond en bruine corrosie.

■ Oorzaken

Deze corrosieklacht heeft twee oorzaken:

1. De ondergrond bevat te veel chloriden.
2. Het verfsysteem voldoet niet door de aanwezigheid van tot op de ondergrond doorlopende poriën.

Punt 1 is duidelijk. Alvorens een verfsysteem aan te brengen, moet de ondergrond zo veel mogelijk chloridevrij worden gemaakt. Wat punt 2 betreft,

(Vervolg op pagina 18)

Verzekeringen, juweel of steen om je nek?

Al enige tijd ben ik in gedachten bezig met het grote aandeel van de bruto-omzet dat voor verzekeringen moet worden gereserveerd. Omdat dit in de organisaties niet zo vaak aan de orde komt, schrijf ik deze brief. De verschillende aspecten wil ik apart even aanstippen.

Als grootste post zijn er de casco- en ladingverzekeringen. Daarna komen de pensioen-, arbeidsongeschiktheids-, en nabestaandenverzekeringen. Ziektekostenverzekering en premieheffing zijn ook niet minder geworden, terwijl nabestaanden- en arbeidsongeschiktheidsverzekeringen voor de zelfstandigen voor een deel uit de collectieve sector zijn gehaald.

De Nederlandse binnenvaart betaalt 36 miljoen euro bruto premie aan cascoverzekering. Dat is exclusief ladingverzekering. Tweederde hiervan is ondergebracht bij onderlinge verzekeringen, de rest bij particuliere aanbieders. Particuliere verzekeraars zijn desondanks in de rode cijfers geraakt. In 1999 werd 85 procent van de premie uitgekeerd aan schades, in 2002 was dat 99 procent. In die periode is de premie gestegen met 25 procent en de geboekte schade met 60 procent. Deze cijfers komen uit een IVR-studie naar verzekeringen. Onderlinge verzekeringen hanteren een bonussysteem met schadevrij-kortingen. Incidenteel wordt er een malussysteem toegepast door individuele aangeslotenen met een hoger eigen risico te belasten.

In het al eerder genoemde onderzoek wordt verwezen naar de overcapaciteit in de binnenvaart en de hoge post van de verzekeringen die op de exploitatie drukt. Desondanks wordt er geschreven dat de premie met 7 procent moet stijgen, exclusief inflatiecorrectie, om uit de rode cijfers te komen. Wat de conclusies zijn die we hier uit moeten trekken, kan ik slechts aanstippen.

De eerste vragen die bij mij opkomen, luiden: is het aantal schades gestegen of zijn de reparatiekosten gestegen? Als de kosten van dezelfde reparaties gestegen zijn, moet dat terug te vinden zijn in een stijging van de vrachttarieven.

De volgende vraag die bij mij opkomt betreft het grote aandeel motorschades op het geheel van de schade-uitkeringen. De Nederlandse binnenvaartvloot is een voorbeeld van vernieuwing. Dat zou tot gevolg moeten hebben

dat met dergelijk nieuw materiaal er minder schade en toch zeker minder motorschade uitgekeerd zou hoeven worden. Verzekeringen doen dan ook alle moeite om grote en nieuwe schepen binnen te halen. Zijn de premiekortingen die worden gegeven wel terecht? In verhouding tussen grote en kleine schepen pakt de no-claim korting nadelig uit voor de kleine schepen. Bij een no-claim van 10 procent op een premie van € 7500,- kun je de kleinste schade nog niet voor eigen rekening nemen. Bij een premie van € 20.000,- is het eerder een overweging, omdat hier dan door een stijging in het volgende jaar naar bijvoorbeeld 15 procent een bedrag van € 3000,- mee is gemoeid. Kleine schepen zullen dus minder snel een no-claim opbouwen.

De laatste en voor mij belangrijkste vraag is welke invloed wij kunnen uitoefenen om een voortdurende premiestijging te voorkomen. Is er naast preventie ook onderzoek nodig naar andere oorzaken van premiestijgingen en hoe kunnen we met elkaar dit probleem ook goed vertalen naar onze klanten? Op dit moment is voor mij, met een schip van ruim 500 ton, 13 procent van de bruto-omzet benodigd voor verzekeringen.

Cascoverzekeringen zijn gerelateerd aan de tonnage. Nabestaanden-, pensioen-, arbeidsongeschiktheids- en ziektekostenverzekeringen zijn dat niet en vormen dus een relatief hoge post op de begroting van een klein schip.

Bas Goudriaan,
ms Da Capo

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.

(Vervolg van pagina 17)

is de vraag hoe de poriën in het verf-systeem zijn ontstaan. Nader grootschalig laboratoriumonderzoek is nodig om daar het antwoord op te vinden. Hierbij wordt gekeken naar de navolgende punten:

- invloed van chloriden op het staal;
- invloed van onregelmatigheden in de ondergrond;
- invloed van verdunningsmiddelen;
- invloed van applicatie door middel van airless verwerking met de volgende variaties:
 - . volgens specificatie;
 - . lagere druk;
 - . hogere druk;
 - . verschillende spuitafstanden;
 - . diverse spuitopeningen.

Na het aanbrengen op diverse testpanelen blijken op alle panelen poriën in de verflaag aanwezig, zelfs op totaal niet zuigende ondergronden zoals glas. Alle verschillende spuitdrukken, -openingen en -afstanden, verdunningsmiddelen en diverse combinaties hiervan leveren poriën op. Zelfs treden poriën op wanneer de verf in het lab wordt aangebracht met behulp van opzetmessen, kwasten en rollers. De vraag wordt dus of het ontstaan van poriën een eigenschap van het product zelf is en hoe dit bepaald kan worden. De verftechnici besluiten een hoeveelheid nat product vacuüm te trekken. Tijdens dat proces gaat het geheel heftig schuimen. Dat betekent dat de natte coating lucht bevat. De uiteindelijke conclusie is dat de in de waterballasttanks toegepaste coating lucht bevat, die na het opbrengen poriën in de verflaag vormt.

Deze verftechnische schade had gemakkelijk voorkomen kunnen worden als een aantal punten in acht was genomen:

- duidelijke omschrijving van alle werkzaamheden;
- begeleiding van alle werkzaamheden door externe adviseurs;
- opstellen van eisen waaraan het verf-systeem moet voldoen;
- voorschrijven van goedgekeurde producten die zijn opgenomen in een kwaliteitswaarborgsysteem.

Vragen? E-mail naar: spoel@cot-nl.com

Restwaarde en afschrijving

Sparen voor nieuwe investeringen of de oude dag

door Jan Krusinga

Omdat we ervan uit moeten gaan dat de binnenvaart in de komende jaren geen stimulerende maatregelen van de overheid te verwachten heeft, kunnen we gezien het huidige economisch tij waarschijnlijk niet op een geweldig investeringsklimaat rekenen. Wil de binnenvaartondernemer zijn bedrijf en zijn schip gezond houden, dan zal hij dat helemaal zelf moeten opbrengen.

De binnenvaart kende 25 jaar geleden de WIR-premie, een stimuleringsregeling voor investeringen. Deze regeling, die verschillende percentages in hoogte en uitbetaling kende, duurde tot ongeveer twaalf jaar geleden. Daarna kwam de oud-voor-nieuwregeling, waarbij de ondernemers ofwel slooptonnage moesten inleveren of een daaraan gerelateerd bedrag deponeren in een fonds. Deze regeling kende ook verschillende percentages en is uiteindelijk dit jaar stopgezet. Beide regelingen hadden een soms onverwachte invloed op herinvesteringsgedrag.

■ Smeltkroes

De huidige situatie laat zien dat er in de tonnageklasse van 350 tot 1000 ton behoorlijk wat scheepseigenaren zijn die een gelaten indruk maken, omdat ze zeggen dat hun schip over een paar jaar toch de smeltkroes in gaat. Deze tonnagegrens zal naar alle waarschijnlijkheid verder opschuiven. Reden om eens wat dieper op de materie in te gaan.

Wanneer ondernemers die 65 jaar worden inderdaad hun schip naar de sloper brengen, zullen er te weinig schepen overblijven die de kleinere vaarwegen kunnen bevaren. Maar dan zal de samenleving, verladers en overheden inclusief, ook moeten accepteren dat het vervoer in die gebieden meer en meer over de weg gaat. Of zullen de partners van de binnenvaart bijtijds wakker schrikken, zullen de vaarwegen goed onderhouden gaan worden en de ver-

laders een kostendekkende prijs gaan betalen? Want alleen bij een vrachtprijs die de kosten dekt, kan de sector zichzelf vernieuwen.

■ Elk jaar minder

De binnenvaartondernemer moet ervan uitgaan dat een schip van bijvoorbeeld zestig jaar oud (een fictief getal) inderdaad naar de smeltkroes gaat. Er is dus nauwelijks restwaarde, want door allerlei milieuheffingen blijft er van de uiteindelijke schrootwaarde weinig of niets over.

In die nieuwe situatie moet worden gerekend met reële afschrijvingen voor alle schepen, ongeacht leeftijd of tonnage. Het is daarom belangrijk te verdisconteren dat een schip elk jaar een stukje minder waarde heeft. In de binnenvaart is dit vooral duidelijk geworden bij schepen van 600 tot 800 ton, die twintig jaar geleden bijvoorbeeld nog f1000 (€ 340) per ton deden. Nu lopen hun eigenaren tegen het feit aan dat deze schepen geen of weinig handelswaarde meer hebben. Schepen in deze tonnageklasse die zijn gemoderniseerd, vallen minder snel in waarde.

■ Reserveren

De afschrijving zal gereserveerd moeten worden. Ten eerste gebeurt dit door middel van aflossing van de hypotheek. Als er minder wordt afgelost dan het bedrag van de afschrijving, zou dat verschil eigenlijk in een reserveringsfonds moeten worden gestort, zodat het werkelijk aanwezig is. Dus niet alleen als een post op de balans, maar een tastbaar bedrag, dat opneembaar is. Dit houdt in dat de ondernemer de afschrijvingen op het casco, die boekhoudkundig op de balans verwerkt worden, in de praktijk moet gaan doorberekenen in zijn kostprijs. Velen zullen nu zeggen dat dat lastig is, want het betekent dat de vrachtprijzen hoger moeten. Afschrijvingen moeten worden gereser-

veerd; dan pas kunnen ondernemers ze echt als opbrengst voor hun bedrijfsmiddel (het schip) zien. Zo komen ondernemers aan het eind van hun varend bestaan niet ook aan het eind van hun financiële Latijn.

■ Zak geld

Dit betekent niet dat een schip van circa zestig jaar oud, voorzien van een geldig certificaat, onvermijdelijk naar de sloep moet. Zo'n schip zal in de regel wel meer aan onderhoud vergen. Denk maar eens aan de kosten van spantspoorverbindingen, vlakreparaties en zo meer. Maar het betekent wel dat de ondernemer, als hij zijn onderneming wil vernieuwen, door die afschrijvingsreservering een goede basis heeft voor verdere groei.

Een oud schip kan best nog voor een goed inkomen zorgen. Het is ook beslist niet nodig om alleen maar aan de smeltkroes te denken. Het is echter belangrijk dat een instromer kan zien dat met zo'n schip een behoorlijk inkomen gegenereerd kan worden. Een starter zal alleen op het schip afkomen als er aanwijsbaar genoeg revenuen mee te behalen zijn, want een onderneming zonder perspectief is ten dode opgeschreven.

Als voorbeeld kun je een tien of twaalf jaar oude auto nemen. Bij verkoop of inruil brengt deze nagenoeg niets meer op. Op het moment dat je een nieuwe wilt kopen, moet er een zak geld bij. Dan is het handig dat tijdens de levensduur van de oude auto elke maand een bedrag opzij is gelegd.

Een schip is eigenlijk niet anders dan de auto uit dit voorbeeld. Afschrijven is reserveren of sparen voor nieuwe investeringen of je oude dag en voorkomt dat later de rekening wordt gepresenteerd. Maar toegegeven, het is gemakkelijker gezegd dan gedaan.

A d v e r t e n t i e

Kijk op (studie)kosten

Maken van een persoonlijk financieel plan aanbevolen

door W. M. van der Veen, relatiebeheerder



Het krijgen van kinderen betekent vaak grote wijzigingen in de persoonlijke financiële situatie. Veel ouders hebben een vooruit-

ziende blik en hebben de wens om nu al te sparen voor als de kinderen ouder worden en willen studeren of een vervolgopleiding doen, met de bijbehorende hoge kosten. Je wilt immers allemaal het beste voor je kind en driekwart van de ouders spaart voor als de kinderen groot zijn.

Bijna de helft van deze ouders spaart in de vorm van een kinderspaarrekening, anderen kiezen voor een studieverzekering. De bedragen die worden gespaard, variëren vaak tussen de 20 en 40 euro per maand.

In het kader van het schenkingsrecht is het dan verstandig om een rekening te openen op naam van het kind zelf. Per jaar mogen de ouders namelijk per kind € 4143,- (2003) belastingvrij schenken. Door de rekening op naam van de kinderen te zetten, kan de belasting over schenkingen worden vermeden.

Grootouders mogen de kleinkinderen ook schenkingen doen; hier geldt een periode van twee jaar met een maximum bedrag in 2003 van € 2486,- per kind.

Overigens mogen de ouders elk van hun kinderen tussen de 18 en 35 jaar eenmalig € 20.711,- schenken, mits in de belastingaangifte een beroep op de vrijstelling wordt gedaan.

■ Verzekerd sparen

Hoewel de kapitaalverzekering sinds het nieuwe belastingstelsel fiscaal niet meer aantrekkelijk is, kiezen nog steeds veel ouders voor de studieverzekering. Het voordeel van verzekerd sparen is dat u een zekere spaardiscipline wordt opgelegd, zodat het zeker is dat u aan het eind van de looptijd het beoogde kapitaal bij elkaar heeft. Ook heeft de

verzekering vaak een vorm van overlijdensrisicodekking, die inhoudt dat wanneer de ouders komen te overlijden de verzekeringsmaatschappij de premie verder voor haar rekening neemt.

■ Aandelenfondsen

Het klinkt bizar in deze tijd van lage koersen, maar beleggen is natuurlijk ook een manier om een vermogen voor de studiekosten op te bouwen. U belegt immers voor een langere termijn en u kunt nu tegen lage koersen instappen. Als u direct bij de geboorte begint, heeft u een beleggingshorizon van zo'n twintig jaar en is er een goede kans dat uw beleggingen een hoger rendement halen dan een spaarrekening. Het is natuurlijk belangrijk een goede spreiding van de beleggingen te kiezen, over aandelenfondsen, obligatiefondsen, mixfondsen en dergelijke.

■ Plannen

Wat de beste methode is, is afhankelijk van uw persoonlijke situatie. Het kan best zo zijn dat op het moment dat de studietijd aanbreekt, u dit kunt bekostigen zonder iets speciaals te regelen. Voor het houden van overzicht en om te voorkomen dat u het benodigde geld voor later nu opzij legt, terwijl u het juist op dit moment goed zou kunnen gebruiken, is het maken van een persoonlijk financieel plan aan te bevelen. Het afstemmen van uw persoonlijke financiën op uw privé-doeleinden heet financiële planning. De uitgangspunten hierbij zijn uw eigen wensen en financiële behoeften. Uw huidige financiële situatie dient eerst in kaart te worden gebracht. Van hieruit kunnen uw mogelijkheden en risico's voor de toekomst worden bekeken. Van belang zijn onder andere de grootte van uw gezin en de samenstelling van uw huishouding. Over het algemeen geldt: hoe meer gezinsleden er afhankelijk zijn van één inkomen, hoe meer risico's er zijn. Verder wordt onder meer gekeken hoeveel tijd er nog is om een pensioen te

regelen, of de kinderen de deur al uit zijn, of willen gaan studeren. Belangrijk is of u bent gehuwd in gemeenschap van goederen of op huwelijksvoorwaarden en wat er geregeld is als u of uw partner arbeidsongeschikt wordt of zou komen te overlijden.

Alle privé-inkomsten en -uitgaven worden door de adviseur nauwkeurig in kaart gebracht en onderzocht. Alles wordt meegenomen: salaris, winst uit onderneming, kinderbijslag, alimentatie, opgebouwde pensioenaanspraken, risicoverzekeringen, beleggingsopbrengsten.

Wat de uitgaven betreft, is het niet eenvoudig om boven tafel te krijgen waar u precies uw geld aan spendeert. Gebruik daarom een driedeling: vaste kosten, variabele kosten en reserveringen.

Het zal de nodige moeite kosten, maar uiteindelijk brengt u daarmee het best uw uitgaven in kaart, aan de hand waarvan de adviseur een persoonlijk financieel plan op kan stellen.

TopTip

MELDLIJN MISDAAD - De telefonische meldlijn Meld Misdaad Anoniem (0800-7000) wordt landelijk ingevoerd. De lijn bestond sinds september 2002 al in vijf politieregio's. Bijna 28.000 mensen belden het afgelopen jaar de 0800-7000 om anoniem melding te doen van criminaliteit, misdrijven of vermoedens daarvan. Enkele honderden misdrijven zijn (mede) hierdoor opgelost. De meeste meldingen gaan over drugshandel of hennepcultuur. Daarnaast wordt vaak gebeld over fraude, diefstal, vernielingen, moord en doodslag, bedreigingen, mishandeling, wapenbezit en mensenhandel. De meldlijn is een gezamenlijk initiatief van de overheid en het Verbond van Verzekeraars.

A d v e r t e n t i e

Dode hoek van schepen heeft tal van aspecten

'Aandeel zichtbeperkingen bij ontstaan ongevallen sterk onderschat'

door Jos Hoffmann

'Behalve losse duwboten en front-runners zoals de Neokemps, heeft elk schip een dode hoek. Nou en? Met een lege spits, op maximaal 3,50 meter kruiphoogte geballast vanwege de bruggen op de Franse kanaaltjes, zie je recht vooruit alleen de lucht en boomtoppen. Geen probleem, want je vaart altijd wel wat gebekt. Zicht genoeg, dan. En een schip met containers in of een hoge deklast, zet gewoon z'n radar bij. Wat is er dus helemaal aan de hand? Gewoon uit je doppen kijken en opletten, dat is het' Aldus de reactie van een schipper op het vorige maand verschenen onderzoek naar de dode hoek van binnenschepen.

Daar denkt de Raad voor de Transportveiligheid, die het onderzoek uitvoerde, toch wel even anders over. Natuurlijk wordt daar dat 'uit je doppen kijken en opletten' van harte onderschreven, maar de praktijk wijst uit dat het juist daar maar al te vaak aan schort. Volgens de RvTV is er dan ook heel wat aan de hand. Sinds zijn oprichting in juli 1999, heeft de RvTV al 62 scheepsongevallen onderzocht waarbij onomstotelijk is vastgesteld dat de dode hoek een belangrijke rol speelde bij het ontstaan van het ongeval. En dat is nog maar het topje van de ijsberg, vermoedt de raad. Bij veel aanvaringen met schepen, kribben en boeien reppen betrokkenen van een inschattingfout, maar volgens de RvTV 'is hierdoor de kans groot dat het aandeel van de dode hoek en overige zichtbeperkingen bij het ontstaan van ongevallen (sterk) wordt onderschat.' In algemene zin verhoogt iedere zichtbeperking in belangrijke mate de kans op ongevallen, aldus het rapport.

Door het gebekt of desnoods een beetje zigzaggend te varen met een leeg, achteroverliggend schip is er inderdaad



Anders dan voor alle andere schepen, gelden voor duweenheden geen wettelijke normen voor de dode hoek. Die lacune moet worden verholpen, vindt de RvTV. (Foto DeltaDesk)

zicht op de vaarweg recht vooruit. Maar er blijft hoe dan een fikse dode hoek, al ligt die dan iets over stuur- of bakboord. En juist bij een leeg schip is de dode hoek tijdens het varen extra groot, aldus het onderzoek. Sprekend is het gegeven, dat van genoemde 62 ongevallen er 39 gebeurden met lege motorschepen en 3 met lege duwstellen.

■ Onbekend

Dat een schip tijdens het varen dieper steekt dan stilliggend, staat in de zeevaart bekend als 'squat'. In de binnenvaart kreeg het verschijnsel nooit veel aandacht. Daardoor is het een onbekend aspect van de dode hoek. Het RvTV-onderzoek draagt er de eerste praktijkcijfers over aan. De extra inzinking wordt veroorzaakt door zijdelingse drukvermindering in een stromende vloeistof. De negatieve stroming langs een varend schip verlaagt het vloeistof-

oppervlak, waardoor ook het schip zakt ten opzichte van het omringende water. Bovendien heeft de dwarsdoorsnee van het vaarwater invloed op de sterkte van de negatieve stroming langs het schip. Op ruim vaarwater is dat effect minimaal; in een smal en ondiep vaarwater kan die invloed fors zijn. Daar komt nog bij dat door het verschil in diepgang tussen het voor- en achterschip, het wateroppervlak aan de kont sterker daalt. Zo bleek uit het onderzoek met lege en geladen motorschepen dat bij een snelheid van ongeveer 15 km/u het voorschip gemiddeld 2 centimeter hoger, maar het achterschip gemiddeld 12 centimeter verder inzinkt dan stilliggend. De dode hoek wordt daardoor groter, soms zelfs meer dan vijftig procent. De duwvaart wijkt hiervan af. Door de massa van de beitelstevan ligt een duwbak van zichzelf al wat in de kop.

(Vervolg op pagina 24)

Varend wordt de diepgang vóór nog groter, en zodoende de dode hoek kleiner. Dit pluspunt is echter betrekkelijk, omdat ook de kijkpositie van de roerganger van de duwboot cruciaal is. Staat de stuurhut niet hoog genoeg om behoorlijk over de lege bak of de lading heen te kunnen kijken, dan blijft er altijd een grote dode hoek.

De RvTV signaleert hierbij trouwens dat er geen wettelijke maxima bestaan voor de dode hoek van duwstellen. Zouden dezelfde als voor motorschepen gelden (leeg maximaal 250 en geladen max. 350 meter), dan had circa de helft van de elf gemeten duweenheden niet aan die eis voldaan. De raad dringt erop aan dat de lacune in de wetgeving wordt opgevuld.

■ Verontrustend

De metingen van de RvTV aan de 86 onderzochte vaartuigen geven een beeld, dat in het rapport verontrustend wordt genoemd: Liefst zo'n 40 procent van alle lege binnenschepen voldeed niet aan de wettelijke norm van een maximale dode hoek van 250 meter; twintig procent voer zelfs met een dode hoek van meer dan 400 meter en in één geval werd een dode hoek van niet minder dan anderhalve kilometer vastgesteld.

Saillant hierbij is, dat de onderzoekers moesten constateren dat de overgrote meerderheid van de schippers de dode hoek volkomen verkeerd inschatte. De laagste schatting bedroeg vijf meter, terwijl de werkelijke lengte dik 83 meter was; de hoogste luidde 400 meter, ruim een kilometer minder dan de realiteit. Maar één schipper had het nagenoeg goed, acht anderen overschatten de lengte, zeven hadden naar hun zeggen geen enkel idee en 53 schippers (77%) onderschatten de dode hoek van hun schip met maximaal een factor 20. Opmerkelijk genoeg stelden de onderzoekers tevens vast, dat de overgrote meerderheid van containerschepen en duwstellen met een hefbaar stuurhuis dit onder het varen niet in de hoogste stand had staan, terwijl de dode hoek dan toch het kleinst is. Geen van de schippers had daar een verklaring voor.

■ Vorm

Het compenseren van het zichtverlies door de dode hoek met behulp van de radar, is weliswaar een veel voorkomende praktijk, maar niet overal even effectief en evenmin overal toegestaan, behalve in het donker en bij slecht zicht door weersomstandigheden. Bij goed zicht overdag mag het van de wetgever in het RPR-gebied immers uitsluitend ter compensatie van het verminderde zicht tijdens passages van bruggen. Ook al zijn dat bij uitstek de plaatsen waar valse echo's het beeld kunnen verstoren, tekent de RvTV hier in een bijzin kritisch bij aan. Bovendien is de dode hoek met behulp van radar alleen volledig 'door te lichten' met een scanner voorop, en dat is nog lang geen gemeengoed. Dit komt in het rapport niet voor, maar is wel een feit. Zeker ook een relevant feit in relatie tot een aspect dat de RvTV wel aansnijdt: de hoogte en breedte van de dode hoek. Een dode hoek voor de hoge kop van een achteroverliggend leeg schip of voor drie, vier hoog gestapelde containers voorin het ruim, is met de radarscanner achterop bijna even groot als voor het blote oog. In de wet- en regelgeving wordt over de vorm van de dode hoek nergens met één woord gerept, hoewel duidelijk is dat de veiligheid het meest is gediend met een 'blinde baan' die niet alleen zo kort mogelijk is, maar ook zo laag en smal mogelijk. De roerganger kan dan misschien nog net op tijd dat topje van het jachtenmastje in de peiling krijgen.

■ Nattevingerwerk

De Raad voor de Transportveiligheid wil niet voor niets dat er nieuwe wet- en regelgeving komt, waarin ook de vorm, hoogte en breedte van de dode hoek worden meegenomen. Zonder dat expliciet te schrijven, vindt de raad dat dan tegelijk de huidige lengte-maxima onder de loep moeten worden genomen. Die zijn namelijk slechts gebaseerd op 'beperkt onderzoek', zoals diplomatiek in het eindrapport staat. Dat heeft weinig méér om het lijf gehad dan wat visuele waarnemingen in de jaren-'80 van enige CCR-functionarissen aan boord van een paar containerschepen. Of de daaruit voortgekomen normen deugen en verantwoord zijn,

is nooit behoorlijk onderzocht of geformuleerd. Nattevingerwerk dus. Dat mag onderhand best eens beter.

■ Belabberd

In de aanbeveling voor nieuwe wet- en regelgeving noemt de RvTV wel uitdrukkelijk ook het zicht op de zones naast en achter het schip, want daarmee is het dankzij de hefbaar stuurhut ook belabberd gesteld. Hoe hoger de roerganger zit, hoe kleiner zijn dode hoek wordt. Maar des te verder verliest hij tegelijk de zijden en de kont van het schip uit het oog. Dat kan vooral bij het afmeren en manoeuvreren gevaar opleveren. In het onderzoek werd vanuit een maximaal geheven stuurhut van een containerschip een zijwaartse dode hoek van ruim 170 gemeten. Illustratief doorvoor zijn drie foto's in het rapport op verschillende hoogtestanden van de stuurhut: In de bovenste en middelstand is aan bakboord alleen de overkant van de haven te zien; pas geheel beneden komt een langszij liggend ander containerschip in beeld. Ook dit aspect van de dode hoek in de binnenvaart is nu voor het eerst serieus onderzocht. De Raad voor de Transportveiligheid heeft daarbij TNO ingeschakeld voor een studie naar de bruikbaarheid van camera's als hulpmiddel bij het houden van zicht op de blinde zones naast en achter het schip. De conclusie daarvan is dat camera's daarvoor geschikt zijn, evenals trouwens voor het kijken in de dode hoek voor de kop, mits de apparatuur aan bepaalde technische en opstellingseisen voldoet. De RvTV doet dan ook de aanbeveling aan de wetgever om daar normen voor te stellen. Behalve voor een verbeterd zicht op het achterschip, is de camera in de binnenvaart namelijk niet officieel toegestaan. Maar evenmin verboden. De aanbeveling in dit verband aan de binnenvaartorganisaties is hun leden erop te wijzen dat de technische inrichting van camerasystemen (inzoomen, lichtgevoeligheid, beeldhoek en -resolutie etc.) van invloed is op de duidelijkheid van het beeld. En dat voor het gebruik van camera's onderscheid gemaakt moet worden tussen het verkrijgen van zicht op de werkplaatsen van het dekpersoneel en op de ruimten rondom het schip. Waarvan akte.

Brusselse berichten

door Henk van der Velde



Zoals beloofd zal Magazine Binnenvaart voortaan regelmatig informeren over de activiteiten van de Europese Schippersorganisatie (ESO).

Hierna volgen enkele hoofdzaken, behandeld in de ESO-vergadering van 22 september. Aanwezig waren organisaties uit België, Duitsland, Frankrijk en Nederland. Voorzitter: J. Conings. Het verslag van de vergadering moet nog worden vastgesteld, reden waarom de onderwerpen summier zijn weergegeven.

(Hieronder wordt met de Raad het ESO-bestuur bedoeld, samengesteld uit vertegenwoordigers van de aangesloten schippersorganisaties.)

Structuur Moezel en Saar - Van Nederlandse zijde wordt gepleit voor een betere attest-structuur voor de hele bevaarbare Moezel en Saar. Gevraagd wordt of ESO haar invloed hiervoor bij de Moezelcommissie kan aanwenden. De voorzitter heeft al de nodige contacten gelegd. Beschikbaar is een Frans document met de adressen in de drie betrokken landen (Duitsland, Luxemburg en Frankrijk), waar de nodige attesten kunnen worden aangevraagd. De drie landen hebben besloten deze formaliteit voor een proefperiode van een jaar aan te houden, waarna men wil overgaan naar één certificaat. NB: In Duitsland is bij bezit van een Rijnattest een Moezelattest niet noodzakelijk, wel in de twee andere landen, dus hoeven nog maar twee certificaten te worden aangevraagd.

Terugvordering BTW in Frankrijk - Regelingen voor BTW-teruggave blijken in de praktijk erg complex. De ESO heeft hierover een brief aan de Franse minister van Financiën opgesteld, die na goedkeuring door de Raad zal worden verstuurd. Een kopie van de brief gaat naar DG-TREN. De BTW-regels zijn een zeer ingewikkelde Europese materie. Er zijn zelfs

verschillende mogelijkheden om te voldoen aan de reglementering. In de 6e Richtlijn is ten aanzien van de BTW een aparte regeling opgenomen voor de vervoerdiensten. Alle ESO-organisaties hebben een lijst van adressen in de verschillende landen (één per land) waar toe men zich kan wenden.

Onderhoudsvoorschriften motoren - In Nederland kan men zich in principe vinden in een regeling ter zake, in Duitsland niet. Dit onderwerp komt later opnieuw ter sprake, evenals het punt over de administratieve controle inzake motoronderhoud. Dit vergt namelijk veel extra werk en heeft ook een economische impact op de exploitatie. Met de EBU is ESO het erover eens dat voor bestaande motoren een overgangperiode moet komen van 15 à 20 jaar. In Duitsland zijn namelijk veel langzaam lopende motoren in gebruik; een compromis is waarschijnlijk. Nieuwe motoren worden vaak elektronisch bestuurd en bewaakt, daarvoor is geen dagelijks rapport noodzakelijk omdat het automatisch gaat. Dit thema staat overigens op de CCR-agenda in Straatsburg (7-10-'03), waar de ESO vertegenwoordigd is.

Rondetafelconferentie - De CCR had in september diverse organisaties uit de binnenvaart, waaronder ESO en EBU, uitgenodigd voor een rondetafelconferentie over het thema dubbelwandigheid in de tankvaart. ESO is van mening dat dubbelwandigheid te veel de nadruk krijgt als unieke en enige oplossing voor alle veiligheidsproblemen. Natuurlijk draagt het bij aan de veiligheid en het imago van de tankvaart, maar er kleven ook nadelen aan. EBU is in grote lijnen dezelfde mening toegedaan. Gezegd kan worden dat de CCR hier goede nota van heeft genomen. Kritiek van verladerzijde over de bekwaamheid van bemanningen van de schepen werd door ESO en EBU categorisch afgewezen. Eerder ontbreekt het aan landzijde aan adequate voorzieningen en vakkennis van het personeel. Aandachtspunten die hierbij aan de

orde kwamen: tijdsduur overgangperiode; subsidiëring wel/niet; wat kan/mag nog enkelwandig worden vervoerd; vervoersgamma enkelwandigers is zeer breed; contingentering huidige tankschepen is ondoorzichtig; ADNR-opleiding hele bemanning (wens verladers); etc.

De zitting was zuiver informeel, alle mogelijke aspecten zijn behandeld. Intern heeft de CCR een werkgroep samengesteld voor een analyse van deze conferentie. De ESO is van mening dat dit onderwerp zo transparant mogelijk moet worden behandeld. De beroepsgroep (schipper) moet mee kunnen denken. Dat kan alleen als men weet wat er speelt en wat er verwacht kan worden.

Samenwerking ESO en EBU - Tijdens de vergadering is de mogelijke samenwerking van de ESO en de EBU in een nautisch-technische commissie besproken. In klein comité is hierover enige tijd geleden van gedachten gewisseld. Het geeft zeker voordelen om op het gebied van nautisch-technische zaken en infrastructuur de krachten en kennis te bundelen. Het hoofddoel is een krachtiger stem in Europa, zowel in Straatsburg als Brussel. Daarnaast efficiencyverbetering en bundeling van informatie en kennis. Wel moeten goede afspraken worden gemaakt over de structuur, te behandelen onderwerpen, secretariaat en bekostiging. De leden van de Raad vinden dat er goede waarborgen moeten zijn voor een gelijkwaardige vertegenwoordiging en zeggenschap in de commissie. De aanwezige raadsleden staan overwegend positief tegenover een gezamenlijke commissie. Een beslissing hierover moet echter worden genomen door de aangesloten organisaties. Afhankelijk van de reacties zullen de besprekingen worden voortgezet.

A d v e r t e n t i e

Nieuwe sponsors welkom!

door Elisa van Oosten, BVB



Wil het Bureau Voorlichting Binnenvaart de public relations en voorlichting

ten gunste van de gehele binnenvaart op een professionele en effectieve wijze kunnen blijven verzorgen, dan mag de individuele binnenvaart-ondernemer aangesproken worden op een sponsorbijdrage à € 0,14 per ton, inclusief BTW. Dat is precies wat de BVB'ers in september en oktober vijf keer hebben gedaan.

De binnenvarende schepen in de Volkeraksluizen werden op een aardige manier opgewacht door de in witte polo's gestoken medewerkers, die van huis uit al een band met vervoer over water hebben. Net zo goed als bij de bedrijven aan de wal, is het voor ondernemers op het water van belang reclame te maken voor het binnenvaartbedrijf. Niet iedere ondernemer hoeft dat individueel te doen; juist een aanpak op het niveau van de gehele bedrijfstak bundelt de verschillende belangen tot een gemeenschappelijke. Toch was sponsorwerving niet het enige doel van het jaarlijks terugkerende bezoek in de sluizen.

■ Reilen en zeilen

De medewerkers gaan ook op pad om mensen uit de praktijk te spreken om voeling te houden met het dagelijkse

reilen en zeilen aan boord. Zo kan het communicatiewerk op een binnenvaartbrede manier worden afgestemd op de behoeften van de sponsors. Het is nuttig te horen hoe schippers tegen actuele binnenvaartzaken aan kijken. Toevallig speelde in september en oktober net het lage water een grote rol in de dagelijkse praktijk van de binnenvaart. Maar ook andere dingen kunnen dan in een informeel gesprek aan bod komen, van sociale tot economische onderwerpen.

De samenwerking met collega's op projecten kwam met de sponsorwerving tot uitdrukking. Margit van den Berg, Gerard Kester en Henk van der Velde van Kantoor Binnenvaart/ONS/CBOB waren een paar maal samen met de BVB'ers op de sluismuren present om het belang van communicatie te onderstrepen. Het was bijzonder plezierig met reeds bestaande sponsors te spreken en ook zeer motiverend om positieve reacties in ontvangst te mogen nemen.

Het BVB is zeer verheugd over de toetreding van nieuwe sponsors. Van harte welkom! Scheepseigenaren van zowel relatief kleine schepen als grote schepen zijn sponsor geworden. Ter illustratie: ms Sayonara (360 ton, familie Van den Akker) en ms Mondeo (2893 ton, J. J. Oudakker). Mede met dank aan de mensen van het Volkeraksluizencomplex. De BVB'ers waarderen de betoonde gastvrijheid bijzonder.

■ Nieuwe sponsors

Ms Aldeano, 1361 ton, VOF Aldeano, Rotterdam
Ms Arkervaart, 388 ton, VOF Smink Charter, Nijkerk
Ms Aurore, 541 ton, VOF Hoefnagel-De Vries, Barendrecht
Ms Carpe Diem, 1977 ton, VOF Carpe Diem, Papendrecht
Ms Dusky, 1848 ton, VOF Peters Gelens, Angeren
Ms Elionie, 725 ton, VOF Geluk-Drost, Goes
Ms Evenaar, 401 ton, familie Heemskerck, Rotterdam
Ms Franca, 1185 ton, De Swart/Siemers VOF, Millingen a/d Rijn
Ms Internautic 3, 2166 ton, familie Buitink, Goes
Ms Linda, 707 ton, VOF Scheepvaartbedrijf Linda, fam. Smidt, Dordrecht
Ms Mondeo, 2893 ton, J. J. Oudakker, Dordrecht
Ms Nesco, 1192 ton, familie R. C. Neijenhof, Rotterdam
Ms Nivoma, 1098 ton, VOF Kuup-Kieboom, Werkendam
Ms Palmeras, 1179 ton, VOF Palmeras, Krimpen a/d IJssel
Ms Providence, 2842 ton, VOF Arcotrans, familie Heuvelman, Krimpen
Ms Sayonara, 360 ton, R. van den Akker VOF, Rotterdam
Ms Vrido, 2854 ton, C. J. de Vries, Lemmer
Ms Walcheren, 474 ton, VOF Enee H. H. Poeser, Heerenveen

Promotiemateriaal uitreiken en nieuwe sponsors binnenhalen zijn de voornaamste doelen van het jaarlijkse sluisbezoek van het BVB. Maar ook voeling houden met de praktijk door praatjes met schippers is belangrijk. (Foto's BVB)



A d v e r t e n t i e

Regels voor heffing BTW (2)

De Belastingdienst Rijnmond, kantoor Rotterdam geeft antwoord op een aantal veel gestelde vragen over BTW. In Magazine Binnenvaart van oktober stonden al twee vragen en antwoorden over het afschaffen van het nul-tarief voor de binnenvaart per 1 januari jongstleden. Deze keer de eerste aflevering van vragen en antwoorden die betrekking hebben op de BTW-regelgeving van voor 1 januari 2003. In het decemnummer wordt het vervolg gepubliceerd.

- Hoe moet de verrekening van zogeheten poolkosten (operationele samenwerking) tussen partners uit twee verschillende EU landen geschieden? Is hierbij van belang onder welke vlag het schip vaart?

Naar wij hebben begrepen gaat het hier om de situatie dat de ene schipper/reder het volledige vervoer heeft aangenomen, maar (een gedeelte van) dat

vervoer feitelijk wordt uitgevoerd door een collega schipper/reder. In BTW-technische zin verrichten beide partijen een vervoerprestatie die voor de heffing van de omzetbelasting afzonderlijk moet worden beoordeeld. Hoe de verschillende vervoerprestaties moeten worden behandeld en welke feiten daarbij een rol spelen, komt in de volgende vragen aan de orde.

- Wat is intracommunautair vervoer?

Intracommunautair vervoer is: a/ het vervoer van goederen waarvan de plaats van vertrek en de plaats van aankomst zijn gelegen op het grondgebied van twee verschillende lidstaten van de EU; b/ het vervoer van goederen waarvan de plaats van vertrek en de plaats van aankomst zijn gelegen in dezelfde lidstaat van de EU, wanneer dit vervoer samenhangt met het onder a/ genoemde vervoer. Dit vervoer wordt ook wel aangeduid als kop/staart-vervoer.

- Wanneer wordt bij het vervoer van goederen de omzetbelasting verlegd en hoe moet dit op de aangifte omzetbelasting worden verwerkt?

Met het verleggen van omzetbelasting wordt bedoeld dat de verschuldigde omzetbelasting niet wordt geheven van degene die het vervoer verricht, maar van de opdrachtgever tot het vervoer. 1. In Nederland wordt de heffing van de omzetbelasting verlegd naar de opdrachtgever voor het vervoer als: - een niet in Nederland wonende of gevestigde ondernemer vervoer verricht over Nederlands grondgebied in opdracht van een wel in Nederland wonende of gevestigde ondernemer of - een niet in Nederland wonende of gevestigde ondernemer intracommunautair vervoer verricht voor een onder een Nederlands BTW-identificatie geregistreerde ondernemer. De in Nederland wonende of gevestigde

(Vervolg op pagina 31)

Tweede editie Binnenvaart Innovatiedag in TU Delft

Onder het thema 'Binnenvaart voortdurend duurzaam' wordt op maandag 8 december in Delft de tweede Binnenvaart Innovatiedag gehouden. Plaats van handeling is het Aula Congrescentrum van de TU Delft. Er staan achttien presentaties en/of workshops op het programma over kansrijke of reeds succesvolle innovatieve projecten in de sector binnenvaart. Minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat is gevraagd de dag te openen.

De binnenvaart wordt steeds algemener erkend als een veelbelovende en succesvolle vervoersmodaliteit om de explosieve groei van het goederenvervoer op te vangen. Innovatie in de binnenvaart bestrijkt verschillende gebieden. Technische innovaties kunnen als doel hebben de milieuvriendelijkheid van het varen met binnenschepen verder te verbeteren, maar ook - en vaak tegelijkertijd - bedrijfseconomische voordelen bieden en de veiligheid naar een (nog) hoger niveau tillen. Organisatorische en logistieke verbeteringen kunnen vervoer

over water aantrekkelijker maken als alternatief voor minder milieuvriendelijke en maatschappelijk minder verantwoorde vervoerstromen.

Dit zijn onderwerpen die vanuit verschillende invalshoeken worden belicht tijdens de achttien sessies. De gratis toegankelijke Binnenvaart Innovatiedag 2003 op 8 december bestaat uit drie thematisch ingedeelde parallelsessies, met elk zes sprekers. Bovendien presenteren tegelijkertijd in het congrescentrum relevante bedrijven en instellingen hun innovaties op een Binnenvaart Innovatiemarkt.

De dag wordt georganiseerd door de Stichting Projecten Binnenvaart (SPB) in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Vereniging Nederlandse Scheepsbouwindustrie (VNSI), de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Scheepsbouw Technici, de gemeentelijke havenbedrijven van Rotterdam (GHR) en Amsterdam (GHA), Holland Marine Equipment (HME), Senter-EG Liaison, en de Vereniging van Milieukundigen

(VVM). Dit project wordt verder mede mogelijk gemaakt door ondersteuning van het Ministerie van VROM, middels het DEMO-programma, dat wordt uitgevoerd door Novem. De opdracht voor de organisatie komt van het Bureau Innovatie Binnenvaart (BIB). Het BIB is het binnenvaart innovatieplatform van de sector binnenvaart en wordt gedragen door het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), het Kantoor Binnenvaart en de Koninklijke Schuttevaer.

- Aanmelden voor en meer informatie over de Binnenvaart Innovatiedag: Stichting Projecten Binnenvaart, tel 010 4115900

- Lezingen zijn eventueel met onderbouwingen en promotiemateriaal na de themadag digitaal beschikbaar op de website www.innovatie.binnenvaart.nl in een Binnenvaart Innovatiewijzer. Ook de lezingen van de eerste Binnenvaart Innovatiedag zijn daar nog terug te vinden.

A d v e r t e n t i e

(Vervolg van pagina 29)

of geregistreerde ondernemer moet de aan hem als opdrachtgever verlegde omzet en de daarover verschuldigde omzetbelasting opnemen in rubriek 2a, van de periodiek in te dienen aangifte omzetbelasting. In diezelfde aangifte kan deze verschuldigde omzetbelasting normaal gesproken tegelijkertijd weer als voorbelasting in rubriek 5b in mindering worden gebracht.

2. Omgekeerd, als een Nederlandse vervoerder uitsluitend vervoer verricht over grondgebied van een andere lidstaat van de EU of intracommunautair vervoer verricht voor een in een andere lidstaat onder een BTW-identificatie geregistreerde ondernemer, wordt de omzetbelasting geheven in en volgens de regelgeving van die andere lidstaat. Of dit voor de Nederlandse vervoerder, met name bij uitsluitend over grondgebied van de andere lidstaat verricht vervoer, nog verplichtingen met zich brengt jegens de belastingdienst van die andere lidstaat, is ons niet bekend. Bij intracommunautair vervoer moet de vervoerder in elk geval op de door hem uit te reiken factuur zijn eigen BTW-identificatienummer en dat van zijn opdrachtgever vermelden.

De omzet, behaald met het verrichten van intracommunautair vervoer voor een in een andere lidstaat van de EU geregistreerde ondernemer wordt niet opgenomen in de door de vervoerder periodiek in te dienen aangifte omzetbelasting.

- Kan berekening van omzetbelasting achterwege blijven bij het invoeren van T1-goederen? Maakt het hierbij nog uit of er een binnenlandse opdrachtgever is of een van binnen of van buiten de EU komende buitenlandse opdrachtgever?

Het vervoeren van T1-goederen is in Nederland belast als het vervoer daadwerkelijk in Nederland wordt verricht of geacht wordt in Nederland te zijn verricht. Hierin zijn drie situaties te onderscheiden:

1. Het vervoer wordt uitsluitend over Nederlands grondgebied verricht;
2. Het vervoer gaat via Nederlands grondgebied naar het buitenland, niet zijnde een EG-lidstaat;
3. Het betreft intracommunautair vervoer dat geacht wordt in Nederland te

zijn verricht. Dit is het geval als het intracommunautair vervoer wordt verricht voor een opdrachtgever met een Nederlands BTW-identificatienummer of als het intracommunautair vervoer wordt verricht voor een niet in de EU geregistreerde ondernemer, waarbij de plaats van vertrek van het vervoer in Nederland is gelegen.

Als het vervoer van de T1-goederen daadwerkelijk in Nederland wordt verricht of geacht wordt in Nederland te zijn verricht, kan in afwijking van het algemeen tarief van 19 procent het 0 procent-tarief worden toegepast. Het toepassen van het nultarief moet de vervoerder echter wel aantonen aan de hand van de in zijn administratie opgenomen boeken en bescheiden. Welke specifieke boeken en bescheiden dit zijn, is niet in de regelgeving vastgelegd. Bij het vervoer van T1-goederen ligt het voor de hand dat dit wordt aangetoond door een (kopie van) een door de douane gewaarmerkt T1-document. Waar in de praktijk het overleggen van een dergelijk document op onoverkomelijke bezwaren stuit, wordt wel goedgekeurd dat wordt volstaan met het op de vrachtafrekening vermelden van het nummer van het betreffende T1-document en de verklaring van de opdrachtgever tot het vervoer dat het document bij hem ter inzage ligt.

- Welk BTW-tarief is in Nederland van toepassing op containertransporten? Kan de BTW bij binnenlandse containertransporten voor een buitenlandse opdrachtgever worden verlegd?

Bij containervervoer kan het gaan om het vervoer van de lege container en om het vervoer van goederen met gebruikmaking van de container als verpakkingsmiddel. Op het vervoeren van lege containers die worden gebruikt bij het internationaal vervoer van goederen kan het 0 procent-tarief worden toegepast.

Bij het vervoer van goederen door middel van een container wordt het toe te passen BTW-tarief bepaald door de status van de goederen (vrije goederen, T1-goederen en dergelijke). Van de afzonderlijke met een container vervoerde goederen zal in alle voorkomende gevallen moeten worden aangetoond dat in afwijking van het normale tarief van 19 procent het 0 procent-tarief van toepassing is. Of de goederen voor een binnenlandse of buitenlandse (binnen EU of buiten EU gevestigde) opdrachtgever worden vervoerd, maakt voor het van toepassing zijnde BTW-tarief niet uit. Voor zover van toepassing, zal dus ook aan buitenlandse opdrachtgevers 19 procent omzetbelasting moeten worden berekend en afgedragen.



Kantoor Binnenvaart viert eerste bestaanslustrum

Servicebureau en belangenbehartiger voor 1400 ondernemers

door Jan Veldman

Kantoor Binnenvaart viert zijn eerste bestaanslustrum. Inmiddels is het een instituut dat dagelijks circa 1400 particuliere binnenvaartondernemers in Nederland en België met raad en daad bijstaat in de uitoefening van hun bedrijf. Zowel individueel als collectief worden sociaal-economische belangen behartigd. Als zodanig heeft Kantoor Binnenvaart een belangrijke functie, ook in de toekomst.

Op 12 oktober 1998 werd bij notaris Biemans in Oudewater de stichting Het Kantoor opgericht, 'servicebureau van de samenwerkende organisaties van particuliere ondernemers in de binnenvaart'. Tien dagen later, op 22 oktober, volgde tijdens een feestelijke bijeenkomst de ondertekening van het samenwerkingsconvenant, dat ten grondslag ligt aan Kantoor Binnenvaart (KB), door de initiatiefnemers CBOB, ONS, RKSb Sint-Nicolaas en Rijn en IJssel. Medeondertekenaars waren AMVV, KSCC, NPRC en uit België VBR. Deze organisaties onderschrijven wel de intenties, maar dragen geen (financiële) verantwoordelijkheid voor Kantoor Binnenvaart. Van de oprichters is inmiddels Rijn en IJssel uitgetreden, terwijl de Belgische organisatie Bond van Eigenschippers als medeondertekenaar is toegetreden. Het doel van de samenwerking in KB is het versterken van de positie van de particuliere binnenvaartondernemer in de breedste zin des woords.

■ 'ANWB voor de binnenvaart'

Nadat bleek dat het servicebureau in een behoefte voorzag, werden na een wat aarzelende start de zaken voortvarend aangepakt. Aarzelend omdat Kantoor Binnenvaart de samenwerking in Binnenvaart Nederland niet wenste te frustreren. De afspraak was dan

ook dat beleidsmatige zaken alleen in de koepelorganisatie Binnenvaart Nederland behandeld zouden worden. Voorlopig werd primair gewerkt aan de dienstverlening en het uitbrengen van een vakblad. De secretariaatswerkzaamheden werden verricht in de vestigingen in Rotterdam en Dordrecht, terwijl de Belgische organisaties VBR en later ook de Bond van Eigenschippers eveneens belangrijke bijdragen leverden. Anderzijds vroegen steeds meer Belgische leden Kantoor Binnenvaart om raad.

In een speciaal kennismakingsmagazine, dat in december 1998 aan alle varende binnenvaartondernemers in Nederland en België werd verzonden, stelden de samenwerkende organisaties in Kantoor Binnenvaart zich voor en benadrukten het belang van een professioneel servicebureau voor de bedrijfstak door bundeling van kennis. Doel: ongeorganiseerde collega's informeren over wat een belangenorganisatie zoal doet voor de individuele schipper en in collectief verband.

Nadat de samenwerking tussen de organisaties in Binnenvaart Nederland eind 2000 was stukgelopen en besloten werd tot opheffing, werden ook beleidskwesties in het takenpakket van KB opgenomen. Kantoor Binnenvaart wordt zodoende wel 'de ANWB voor de particuliere binnenvaart' genoemd.

■ Groei

De mogelijkheid een beroep te doen op de kennis en dienstverlening van Kantoor Binnenvaart sloeg aan. Zelfstandig varende ondernemers die niet wilden kiezen voor een bepaalde bond en minder waarde hechten aan inspraak of stemrecht, konden als contractant rekenen op hulp en advies van Kantoor Binnenvaart. De medewerkers kregen dagelijks problemen met havengeld, onterechte bekeuringen en tewerkstellingsvergunningen op hun bordje. De werkzaamheden namen zodanig toe,

dat verder stroomlijnen noodzakelijk was. Uit praktisch oogpunt werden de administratieve werkzaamheden volledig geconcentreerd op het Vasteland in Rotterdam en het bestuur stelde Jan Veldman aan als onafhankelijk manager. Taken werden beter verdeeld en kennis werd verdiept door specialisatie. Een periode van gestage groei volgde. Contractanten en leden van de aangesloten organisaties profiteren van gunstige mantelcontracten met dienstverlenende bedrijven en krijgen korting op verschillende verzekeringen en speciaal voor de binnenvaart ontwikkelde boeken (Hygiëncodeboek, Risico Inventarisatie- en Evaluatie handboek). Inmiddels zijn, naast circa 1250 leden van de samenwerkende organisaties, zo'n 170 binnenvaartondernemers rechtstreeks als contractant bij Kantoor Binnenvaart aangesloten.

Daarnaast vinden steeds meer binnenvaartgelieerde bedrijven en administratiekantoren de weg naar KB voor vragen over de CAO, vervoersvoorwaarden of over allerhande andere onderwerpen. Er is dus werk genoeg aan de winkel. Kantoor Binnenvaart heeft dan ook behoefte aan een nieuwe medewerker.

■ Magazine

Informatie wordt niet alleen ondernemingsgericht gegeven, maar ook branchegericht via Magazine Binnenvaart. In samenwerking met uitgever Kluwer (inmiddels Ten Hagen & Stam) verscheen in juni 1999 het eerste nummer met op de voorpagina een foto van het tragisch verongelukte motortankschip Avanti. Een ongeval dat velen beroerde. De redactie ontving dan ook heel wat emotionele reacties.

Free-lance nautisch journalist Jos Hoffmann is vanaf het begin als eindredacteur aan ons blad verbonden. De redactionale formule is duidelijk omschreven en het blad heeft tot doel 'de varende ondernemer informatie te

verstrekken en ondersteuning te bieden bij alle facetten van het ondernemerschap en ontwikkelingen te melden die zijn bedrijfsvoering aangaan, dan wel ten goede komen.' Inmiddels is het magazine een goed gelezen vakblad en krijgt de redactie veel positieve reacties. Om in de toekomst een breder draagvlak voor het magazine te verkrijgen, hebben we collega-organisaties zoals onderlinge verzekeringen en partners in het overleg gevraagd na te denken over participatie in Magazine Binnenvaart, uiteraard met behoud van de doelstelling.

■ Overlegpartner

Kantoor Binnenvaart is als overlegpartner in de binnenvaart niet meer te passeren. Op beleidsmatig gebied vormen we samen met Koninklijke Schuttevaer en CBRB het brancheoverleg binnenvaart. Enkele onderwerpen die op de agenda staan: ontwikkeling Maasvlakte II, reacties op het Nationaal Verkeers en Vervoersplan, reacties aan de Raad voor Transportveiligheid en natuurlijk het binnenvaartbeleid voor de toekomst. Na afstemming van standpunten wordt afgesproken wie namens de binnenvaart zal optreden. Als een van de drie organisaties als woordvoerder optreedt, spreekt hij ook namens de overige twee, zo luidt de afspraak. Kantoor Binnenvaart is secretariaathouder van het brancheoverleg.

Overleg met de andere partners verloopt direct binnen het KB-bestuur en indirect in Europees (ESO) verband. Het KB-bestuur komt eens per twee maanden bijeen. De eerste drie jaar onder voorzitterschap van Maria van der Hoeven, de huidige minister van Onderwijs. Momenteel is Theo Peters voorzitter, in het dagelijks leven gedeputeerde van de provincie Gelderland en voorzitter van de RKSb Sint-Nicolaas.

■ Toekomst

Voor Kantoor Binnenvaart zien wij dan ook een belangrijke functie in de toekomst. Op onafhankelijke wijze de aangesloten ondernemers informeren over en bij hun bedrijfsvoering. Procedures voeren bij misstanden en daarmee tot een oplossing komen. Het zijn dikwijls tijdsverslindende karweien. En daar ontbreekt het de individuele ondernemer maar al te vaak aan: tijd en kennis. Kantoor Binnenvaart kan die procedures coördineren en begeleiden. Dikwijls is dit ook aanleiding om een servicecontract met Kantoor Binnenvaart af te sluiten.

Bent u nog geen contractant? Wacht niet tot u in de problemen komt en vul de aanmeldingsbon op pagina 4 van dit magazine in. Onze informatie heeft al vele procedures voorkomen. En u draagt een steentje bij aan de goede zaak. Bovendien ontvangen nieuwe contractanten in ons eerste lustrumjaar een aardig welkomstgeschenk.

Fiscale tips

Tips die beogen dat er in voorkomende gevallen bij u een belletje gaat rinkelen. Omstandigheden kunnen verschillend zijn. Overleg daarom met uw accountant of een tip voor u van belang kan zijn.

- In de binnenvaart wordt nogal eens gebruik gemaakt van de herinvesteringsreserve (vroeger vervangingsreserve). De staatssecretaris heeft onlangs bepaald dat de herinvesteringsreserve niet kan worden meegenomen vanuit een VOF of een BV naar een commandite vennoot in een commanditaire vennootschap. De economische functie is dan namelijk niet meer dezelfde.

- Resultaatgenieters (bijvoorbeeld aflosers die geen zelfstandige zijn, maar ook niet in loondienst zijn) mogen sinds 1 januari 2003 onder voorwaarden het kasstelsel toepassen. Dit betekent dat een eenvoudige boekhouding bestaande uit registratie van de kas- en bankstromen volstaat. Uiteraard moeten wel werkopdrachten en de afrekeningen worden bijgevoegd.

- Het Hof in Amsterdam heeft onlangs beslist dat ook stand-by uren mogen worden meegeteld voor de zelfstandigenaftrek. Belangrijk voor de soms oploeiende discussie of de vrouw wel genoeg uren heeft gemaakt.

'Is vismeel geen ADNR-goed meer?'

Deze week hoorde ik dat vismeel niet meer tot de gevaarlijke stoffen zou behoren. Klopt dit?

Neen, voor zover ons bekend is, is dat niet het geval. Navraag bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat bevestigt dat vismeel nog altijd onder het ADNR valt en derhalve uitsluitend vervoerd mag worden in een schip met een certificaat van goedkeuring.

...

Ik las in een artikeltje in de krant dat je in Nordrhein-Westfalen de zogeheten Verwarnung alleen nog maar met een creditkaart kunt betalen. Wat moet je doen als je die niet hebt?

Het berichtje is niet helemaal volledig. Betaling is niet alleen met de creditcard mogelijk, maar ook met alle EC-bankkaarten. Als de kaartlezer uw pas onverhoopt niet mocht herkennen, krijgt u een soort acceptgiro mee, die u voor betaling af kunt geven aan uw bank. Navraag leert dat de maatregel geldt voor het hele politiekorps in Nordrhein-Westfalen.

...

Ik vaar met een pousseur, een koppelverbandje van twee spitsen. Kunt u mij vertellen wat de maximumsnelheid is die ik op de Duitse kanalen moet kunnen halen? Ik voldoe aan de Nederlandse eis, maar niet aan de eis voor de Rijn van 13 km/u.

Duitsland heeft voor de binnenwateren zone 3 en 4 een minimumsnelheid vastgesteld van 10 km per uur. De zone 3- en 4-wateren in Duitsland zijn allemaal binnenwateren, met uitzondering van de Seeschiffahrtstrassen.

A d v e r t e n t i e



Laten we nou eens solidair orde op zaken stellen

door Erik van Toor, vice-voorzitter

Onlangs op een vergadering, waar veel schippers maar ook 'buitenstaanders' aanwezig waren, viel een van de buitenstaande deelnemers het gebrek aan solidariteit onder de binnenschippers op. Hij vroeg zich af hoe dit in vredesnaam mogelijk was. We zouden er allemaal wel bij varen als de binnenvaart onderling goed georganiseerd was. Met welke collega je ook spreekt, iedereen zal het op dit punt met je eens zijn.

Waar komt dan toch die bijna vijandige houding vandaan als het aankomt op zakendoen? Want zo kun je het toch wel noemen als je elkaar geen duimbreed toegeeft en je prijs en voorwaarden steeds maar naar beneden bij moet stellen, omdat je buurman er anders met de beoogde reis vandoor gaat.

Is dit te verklaren uit het feit dat we allemaal op eilandjes wonen en van elkaar niet weten waar we mee bezig zijn?

Ik denk dat dit argument meteen

van tafel kan. Immers, met de huidige communicatietechnieken is het heel makkelijk om elkaar te informeren over wat er gaande is. En aangezien de binnenvaarders van oudsher stevige sociale contacten onderhouden, gebeurt dit ook veelvuldig. Maar zelfs die sociale verbondenheid zorgt niet dat we op één lijn zitten. Er is in de loop van de jaren zeker vanuit de bonden, maar zelfs ook vanuit de overheid, vele malen opgeroepen tot solidariteit. Maar ofschoon we individueel allemaal weten dat dit de beste weg zou zijn, lukt het maar niet de mening van een ander te slikken en zo compromissen te sluiten waar iedereen beter van zou worden.

Schipperszorg

Het is wel eens om moedeloos van te worden, dat het zelfs op het sociale vlak niet lukt om eenduidig naar buiten te treden. Kijk maar naar de gelatenheid waarmee we ons de schipperszorg laten ontnemen. Terwijl ik dit schrijf, is er grote beroering over het voornemen van

het ministerie van VWS om de inter-naatssubsidies te korten. Dit heeft sluiting van de internaten tot gevolg en vormt daarmee dus een van de zwaarste bedreigingen die de particuliere binnenvaart de laatste decennia heeft gekend. Ook hierbij is grote onderlinge solidariteit geboden. Als de voortekenen niet bedriegen, is die ruim aanwezig. We zullen nu onze kracht moeten tonen. Uiteraard is er onderling wel meningsverschil over de te volgen strategie, maar iedereen is het erover eens dat we dit niet over onze kant kunnen laten gaan. Het zou mooi zijn als we allemaal beseften hoe uniek onze vervoersdienst is in de maatschappij. Er is geen alternatief, hoe graag verladers ons dat ook willen doen geloven. Met dit gegeven moet het toch mogelijk zijn dat de binnenvaart als zelfstandige bedrijfstak opstaat en zegt: 'Het is leuk geweest, maar nu gaan we op zakelijke gronden orde op zaken stellen. We gaan zorgen voor passende vergoedingen en voorwaarden'. Of zal dit een utopie blijven? Nee toch...

Kosten van varen in België verder omlaag

door Jan Krusinga en Karel Verbergh

Op het Albertkanaal is met ingang van 22 september jongstleden de heffing op het nachtschutten afgeschaft. Tot dan moest men voor een sluispassage tussen tien uur 's avonds en zes uur 's morgens een bedrag afhankelijk van de grootte van zijn schip betalen. Het varen in Wallonië en het doorvaren van Antwerpen wordt eveneens aanzienlijk goedkoper.

De Dienst voor de Scheepvaart in Hasselt, de vaarwegbeheerder, heeft ministeriële goedkeuring voor de afschaffing van de zogenoemde

'nachtbons' gekregen in het kader van de stimulering van het vervoer over water en de bevordering van een betere doorstroming van het vaarverkeer. Tot uiterlijk 15 december kunnen de niet gebruikte coupons worden verzilverd door op de sluis van Wijnegem of Genk een formulier te vragen en dit ingevuld samen met de bonnen af te geven in het ontvangkantoor van een van deze sluisen. De onderste strook van dit formulier wordt dan voor ontvangst afgetekend en houdt men als bewijs van afgifte. Het bruto-bedrag (inclusief BTW) wordt gestort op de bankrekening van de schipper; er wordt niet cash afgerekend. Het

formulier met de bonnen opsturen kan ook, op eigen risico, naar Dienst voor de Scheepvaart, Torenplein, 6, B-3500-Hasselt.

Naar Vlaams voorbeeld gaat het Waals Gewest de vaartrechten overigens ook goeddeels overboord zetten. Als het allemaal tijdig te regelen is, worden ze zo mogelijk per 1 januari aanstaande -en anders zo snel mogelijk daarna- ook met 90 procent verlaagd. Definitief is, dat de doorvaartrechten in Antwerpen per 1 januari op nul worden gesteld. Wel zal er vanaf die dag een kleine vergoeding voor de kosten van administratieve handelingen betaald moeten worden.

Van het secretariaat

Stage CDA-Kamerlid
Eddy van Hijum

'Op 13 en 14 oktober heb ik stage gelopen op het binnenvaartschip Keistad. Het was een onderdeel van mijn kennismaking met de binnenvaart. Schipper Wim Peggeman, zijn vrouw Lenie en hun kinderen hebben mij bijzonder gastvrij ontvangen en er alles aan gedaan om het schippersleven in al zijn facetten te belichten. Maandagochtend ben ik in Lelystad aan boord gestapt van de Keistad (een kempenaar met een laadvermogen van ruim 600 ton), waaruit net een lading grind was gelost bij een vloerenfabriek. De vaartocht ging over het Markermeer via het Amsterdam-Rijnkanaal en de Waal naar Cuyk, waar we van maandag op dinsdag overnachtten. De volgende ochtend werd een lading zand geladen, waarna we via dezelfde route terug voeren naar Lelystad. Tijdens de reis was er volop tijd om te spreken over de zaken die in de binnenvaart spelen. Niet in de laatste plaats is dat de voorgenomen bezuiniging op de schippersinternaten. De vele gezinsbedrijven die actief zijn in de binnenvaart dreigen hierdoor getroffen te worden. De familie Peggeman heeft dit probleem nadrukkelijk bij mij onder de aandacht gebracht. Daarnaast hebben we uitgebreid gesproken over de vele knelpunten in de infrastructuur (met name het onderhoud van sluisen en vaarwegen), de ontwikkeling van de markt voor de binnenvaart, de ruimte voor ondernemerschap, het waterpeil, de wet- en regelgeving en het afwijkende sociale leven. En niet te vergeten was er op de heenreis naar Cuyk tijd voor een stevig potje voetbal in het lege ruim van de Keistad.

De stage heeft mijn enthousiasme voor de binnenvaart zonder meer verder vergroot. Het vervoer van goederen (bulk, containers) over water is een efficiënte en duurzame manier

van vervoer, die nog onvoldoende wordt benut. Het stimuleren van vervoer over water verdient meer aandacht van de politiek. Ik wil daar namens het CDA zeker aan bijdragen.
(15 oktober 2003)

De heer Van Hijum is Tweede-Kamerlid voor het CDA. Via het BVB had hij te kennen gegeven kennis te willen maken met een binnenvaartbedrijf. Wim en Lenie Peggeman waren daar van harte toe bereid. Wim Peggeman is bestuurslid van de CBOB.

We zullen Van Hijum aan zijn woord houden, zeker waar hij spreekt over de bezuinigingen op de internaten. De CBOB vindt dit een uitermate ondoordachte maatregel. Hier heeft de minister een bezuinigingsafspraken willen halen, zonder te kijken naar doel en besteding van geldstromen, noch naar afspraken die hierover eerder gemaakt zijn. De minister heeft mogelijk willen voorkomen beticht te worden van partijdigheid, maar we kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat juist deze manier erg onzorgvuldig is. Het laatste dat we in deze periode, waarin toch lastige keuzes moeten worden gemaakt, zouden mogen verwachten. Wij roepen daarom de regering en het parlement op deze rigoureuze maatregel ongedaan te maken. Huisvesting van schipperskinderen ten behoeve van onderwijs is niet zomaar iets waar je zonder meer in kunt schrappen: de kwaliteit en toegankelijkheid daarvan moet gewaarborgd blijven.

Eindejaarsbijeenkomsten - Zoals gebruikelijk houdt de CBOB in de laatste maand van het jaar een aantal informatiebijeenkomsten voor leden en belangstellenden. Woensdag 24 december in Duisburg, zaterdag de 27^{ste} in Rotterdam, maandag 29 december in Zwolle en in Werkendam op dinsdag 30 december. Elke bijeenkomst duurt van 13.30 tot 17.00 uur. Het bestuur nodigt u nu al vast van harte uit.

Behouden

Toetst alles en behoudt het goede.

II Thessalonicenzen 2:21

Iemand schreef eens: tussen de Middeleeuwen en 1914 is er minder veranderd dan in de tijd daarna. Niemand zal ontkennen dat die veranderingen veel goeds hebben gebracht. Er is ook een andere kant. Ons leven is vol onrust. Sommige mensen voelen zich in de wereld van nu niet meer thuis.

De apostel Paulus houdt in zijn brieven niet op te schrijven over het nieuwe dat hij heeft ontdekt. Hij heeft kennis gemaakt met een persoon, in wie de geschiedenis een radicaal nieuwe richting heeft gekregen. In die ene mens, in wie God en mensen samenkomen, heeft de wereld een nieuw begin gekregen. In Christus is de schepping nieuw geworden. Alleen is de vraag: waar zit hem nu dat nieuwe in? Daar moet je als mens, voor jezelf en voor de samenleving, naar zoeken. Van te voren staat niet vast hoe dat zal gaan. Je overziet maar een klein gedeelte. Daarom rept Paulus van de Geest, die met zijn licht de weg zal wijzen. Het gaat om de manier van het zoeken. Het leven, waarin wij terechtgekomen zijn door onze geboorte, heeft al veel van die goede schepping in zich. Die elementen zijn er om behouden te worden. En wat niet goed is, aangedaan door kwaad en dood, dat moet veranderd en vernieuwd worden.

In ons tijdperk is veranderen vaak tot een dwang geworden. Alleen wat anders is, zou goed zijn. Je ziet het in het onderwijs, maar soms ook in de kerk. We kunnen er elkaar goed gek mee maken, terwijl het helemaal niet nodig is. Niet alles hoeft te veranderen. Zo eten we altijd nog brood, zoals de mensen van alle tijden hebben gedaan. Er zijn dingen die blijven, zoals de woorden die 'brood voor het hart' zijn. Vandaar die oproep: toetst alles en behoudt het goede.

Ds. R. J. Bakker



Stof tot nadenken

door Karel Verbergh, voorzitter afdeling tankvaart

Het is jammer dat de rondetafelconferentie van de CCR op 9 september over de toekomst van de tankvaart aan de extreem lage waterstand van half september tot begin oktober voorafging. De economische realiteit die zich als gevolg van waterstanden van minder dan 40 cm in Kaub nadien voordeed, zou de gesprekken in Straatsburg ongetwijfeld hebben beïnvloed.

Niemand dacht er op 9 september aan dat de extreem lage waterstand, nauwelijks twee weken later, niet alleen onbekende voorwerpen zoals oude pijpleidingen en andere voorwerpen zou droogleggen, maar ook een van de kwetsbaarste plekken van onze bedrijfstak, met name de vervoerszekerheid, negatief zou beïnvloeden.

Een combinatie van ADNR-regeltjes en de technische mogelijkheden om deze regeltjes scheepsbouwkundig in praktijk te brengen, hebben er bij de huidige stand van zaken voor gezorgd dat bepaalde fabrieken gedurende een korte periode niet meer of onvoldoende bevoorrad werden, met alle gevolgen van dien voor het productieproces en de tewerkstelling op zowel de korte als de langere termijn.

Nieuw concept

Met de ervaringen uit deze extreme laagwaterperiode krijgt de reeds begonnen overschakeling van enkelwandig naar dubbelwandig een extra dimensie. Het zal niet eenvoudig zijn om een evenwicht of compromis te vinden tussen dubbelwandigheid en vervoerszekerheid. De huidige generatie dubbelwandige tankschepen met schroeven van meer dan 1,60 meter en lege diepgangen van meer dan 1,50 meter hebben de vervoerszekerheid van specifieke producten uit de stoflijst tijdens extreme laagwater-

periodes niet kunnen garanderen. Dat is op termijn schadelijk voor de bedrijfstak. Zeeschepen kan men breder maken, maar op de Rijn kan bij extreem laagwater de beperkte diepgang niet overal gecompenseerd worden door nog bredere schepen te bouwen. Er zal een heel nieuw dubbelwandig concept moeten komen van bijvoorbeeld lichtgewichtcasco's, gecombineerd met schroeven van een kleinere diameter door onder meer gebruik te maken van dubbelschroeven, waardoor de pk's over beide schroeven verdeeld worden. Een nieuwe generatie dubbelwandige tankschepen met de helft minder maar grotere tanks, waardoor weer flink bespaard kan worden op de uitrusting (overvulbeveiliging en pompinstallaties) en met meer kubieke meters inhoud bij dezelfde afmetingen (l x b).

Op het achterschip zou op het gewicht en dus de diepgang bespaard kunnen worden door meer gebruik te maken van lichte metalen zoals aluminium; reservebunkertanks kunnen in het voorschip. Of last but not least: waarom niet voorop wonen en sturen? Dan zijn de dodehoekproblemen ook meteen opgelost en bespaar je opnieuw op de lege diepgang.

Tijd dringt

Als we ons zouden beperken tot het vervoer van producten die nu nog wel enkelwandig vervoerd mogen worden en vervolgens even in de huid van een grote verlader kruipen, welke conclusies zouden we dan uit deze extreme laagwaterperiode kunnen trekken? Rekening houdend met de reeds zeer hoge veiligheids- en kwaliteitsstandaard van de tankvaart, zou het denkpatroon van een grote verlader wel eens kunnen zijn: 'Dubbelwandig als het kan en enkelwandig als het moet'. Het switchen van producten in de stoffenlijst, enkel en alleen om ecologische

redenen, daar zit de verlader mijns inziens niet echt op te wachten. Hij wil zelf de vrijheid behouden om te kiezen en de risico's of het evenwicht te zoeken tussen continuïteit in de aanvoer en/of werkgelegenheid enerzijds en de publieke opinie anderzijds.

Voor de ADNR-commissieleden van de CCR ligt er met betrekking tot de bouwvoorschriften van dubbelwandige tankschepen nog heel wat studiewerk en besluitvaardigheid op de plank. De bedrijfstak zit daar echt op te wachten, want de tijd dringt. Nu massaal investeren om ongeveer 1200 enkelwandige tankschepen van het type N te vervangen door dubbelwandigen van het huidige type C zou het vervoer onnodig duurder maken.

TopTip

- In de bezuinigingsplannen van het nieuwe kabinet staat de scholingsaftrek op de nominatie om te verdwijnen. Als u nog een cursus wilt volgen, koop hem dan voor 1 januari 2004. Als de plannen doorgaan, verdwijnt daarna deze faciliteit.

- In 2004 moet een pensioenregeling voor werknemers aangepast zijn aan het zgn. Witteveen kader. Onderzoek heeft uitgewezen dat er nogal wat bedrijfspensioenregelingen niet aan deze norm voldoen. Als u zelf een bedrijfspensioenregeling hebt, toets deze dan aan desbetreffende normen.

A d v e r t e n t i e

A d v e r t e n t i e

A d v e r t e n t i e