

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 4 - NUMMER 10 - OKTOBER 2002

Kernpunten voor  
capaciteitsbeleid

Waar blijven we  
met het waswater?

Waalwijk belooft  
verbeteringen

BT's Top Tien van  
ICT-behoeften

**A d v e r t e n t i e**  
**F u l l C o l o r**

## Redactie

Kantoor Binnenvaart  
Vasteland 12c  
3011 BL Rotterdam  
Tel.: 010-2060600.  
Fax: 010-4147584

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

## Eindredactie

Redactiebureau Delta Desk,  
Jos Hoffmann

## Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

## Layout en opmaak

Artnc Creatief Servicebureau,  
Deventer

## Uitgever

Dineke Sondereren  
ten Hagen & Stam,  
Postbus 23  
7400 GA Deventer

## Abonnementen en verzending

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

## Abonnementsprijs 2002:

€ 73,25 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

e-mail bunk001@worldonline.nl

## Orderbehandeling:

Ewald Nieuwenhuis  
tel: 0570-648747  
fax: 0570-641187

## Drukkerij

Salland De Lange

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

**tenHagenStam**  
UITGEVERS

Nederlandse  
**uitgeversverbond**

Groep uitgevers voor  
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

## Foto voorpagina:

We zitten weer midden in de bieten-  
campagne. Schepen vol suikerbieten  
spoeden zich uit diverse windstreken  
naar de 'peefabriek' in Puttershoek.  
Maar de binnenvaart belevert de ver-  
schillende suikerfabrieken in het land  
ook met andere productiegrondstoffen:  
stookolie en kalksteen. Dit schip is  
met een lading 'suikersteen' onderweg  
van Wallonië naar de Suikerunie in  
Stampersgat. (Foto DeltaDesk)

## Kernpunten voor toekomstig Europees capaciteitsbeleid 6 en 7

## Ruimte voor binnenvaart aan nieuwe Rheinaukade 9

## Waarheen met ons waswater? 12 en 13

## rubrieken

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

## 25 en verder

Reactie COV op begroting	4
Effe Dubbel	5
Kernpunten voor beleid	6
Vraag en Antwoord	7
Vernieuwingsproject in Keulen	9
Nieuwe brochure BVB	10
Waalwijk belooft beterschap	11
Wat mag er nog het water in?	12
Een aantal brandende vragen	16
Problemen met overvulbeveiliging	17
Omzetbelasting in beweging	18
Zetschipper toch zelfstandige	19
Laden onder 'bulkvoorwaarden'	19
Uitslag van ICT-enquête	21
'Vakonderwijs beter spreiden'	22
Rabo: Zwaarder weer op komst	23

# Goede voornemens bij V&W, nu nog meer budget

COV pleit gelijke behandeling vervoerdragers



De binnenvaart gaat volgens de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat een

goede toekomst tegemoet als relatief schone en veilige transportmethode. Op de vaarwegen is nog voldoende capaciteit aanwezig om een forse groei op te vangen. Positief is daarom het beleid van V&W ten aanzien van de ondersteuning van terminals en overslagvoorzieningen. Positief is ook de wens van V&W een efficiënt en kwalitatief netwerk van goederenknooppunten te realiseren en het streven naar betere natte aansluitingen op bedrijventerreinen. Onduidelijk is echter hoe en wanneer de nieuwe minister deze voornemens in daden wil omzetten.

Dit schrijft het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) in reactie op de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 2003, die minister De Boer op Prinsjesdag presenteerde.

## Achterstanden groter

Tegen de achtergrond van deze positieve bewoordingen is het vreemd dat niet op korte termijn extra wordt geïnvesteerd in het vaarwegennet, aldus het COV. 'Zo is er geen extra impuls om het achterstallig onderhoud weg te werken en geen benuttingsimpuls voor de bevordering van vervoer over water. De toelichting op de begroting bevestigt dat er een tekort van circa 100 miljoen euro per jaar is op het onderhoudsbudget voor vaarwegen. Door verder uitstel lopen de achterstanden alleen maar verder op.'

Ook voor het opheffen van vaarwegknelpunten geeft de nieuwe minister geen nieuwe impulsen, constateert het COV teleurgesteld. Een aantal van de projecten die de sector urgent vindt, zoals de keersluis bij Zwartsluis en de Zaan, is weliswaar opgenomen in de planstudiefase, maar de uitvoering wordt naar ver in de toekomst geschoven: respectievelijk na 2007 en 2010.

Het aanlegbudget voor vaarwegen loopt zelfs terug en halveert in 2005 ten opzichte van 2000. Pas na 2005 ontstaat weer ruimte voor nieuwe projecten. Het COV heeft berekend dat met een verdubbeling van het aanlegbudget van circa 125 miljoen euro per jaar, binnen tien jaar een verdubbeling van het goederenvervoer over water zou kunnen worden gefaciliteerd.

## Impulsen

In dit kader pleit het Centraal Overleg Vaarwegen voor een gelijke behandeling van vaarwegen ten opzichte van het spoor en de weg. Daar worden wel impulsen voor het wegwerken van onderhoudsachterstanden en een impuls voor het beter benutten verstrekt. Voor het goederenvervoer per spoor wordt zelfs het tienvoudige van het vaarwegenbudget geïnvesteerd, waarna het vervoersaandeel ten opzichte van weg en water toeneemt van vier naar vijf procent.

## Ledenwerfactie Kantoor Binnenvaart

**Ja, ik doe mee aan de nieuwe ledenwerfactie van Kantoor Binnenvaart.**

- Ik ben nog niet georganiseerd bij een bond en meld me aan als contractant.
- Ik vraag een infopakket voor een collega aan.
- Zelf ben ik aangesloten bij CBOB / ONS / RKSb / KANTOOR BINNENVAART / VBR / BvE \*

\* Svp doorhalen wat niet van toepassing is.

Mijn gegevens zijn: (= aanbrengrer)

Naam: Naam schip:

Adres: Postcode + Plaats:

Stuur een infopakket met aanmeldingsformulier/servicecontract naar: (gegevens nieuwe contractant)

Naam: Naam schip:

Adres: Postcode + plaats:

Datum: Handtekening:

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

Kantoor Binnenvaart

Een infopakket kan worden aangevraagd via [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org), telefoon 010 2060600 of per fax 010 4147584

Na retourontvangst van het getekende servicecontract ontvangt de nieuwe contractant de Gedore vuistratel en krijgt (indien van toepassing) de aanbrengrer hetzelfde geschenk.

# Moderne lijfeigenen

door Jos Hoffmann

Elf jaar buffelen, vaker met z'n tweeën achttien (of meer) dan de toegestane veertien uur per dag varen, contractueel verplicht zo veel mogelijk reizen te maken tegen elke aangeboden (lees: opgelegde) prijs. Kortom, worstelen om een duur gekocht oud schip in de vaart te houden, beetje bij beetje een Eiffeltoren hoge schuld af te lossen en zelf ook nog wat zien te verdienen om je gezin te kunnen onderhouden. Om er dan achter te komen dat je opdrachtgever, naast z'n vijf procent bevrachtersprovisie, aardig tot flink wat meer –soms zelfs het dubbele– aan jouw reizen verdient dan jij ervoor krijgt, terwijl hij telkens als je over het vrachteniveau klaagt doodleuk voorgeeft dat de verlader niet meer wil betalen. Om dan na een wanhopige contractbreuk door dezelfde opdrachtgever publiekelijk voor lui te worden uitgemaakt. En om tenslotte eigenlijk niets anders meer te kunnen dan je schip voor tonnen minder dan je ervoor betaalde en er sindsdien aan doorrepareerde terug te verkopen aan –opnieuw– die opdrachtgever, zodat je met de hakken over de sloot van je schulden af bent. Maar ook van je schip, je ideaal, je hele hebben en houwen.

In een notendop is dat de recente geschiedenis van een echtpaar, dat in 1991 na veertien jaar loondienst de verleiding niet kon weerstaan om 'zelfstandig' ondernemer te worden en een van de oude tankers kocht die de rederij 'privatiseerde'. Een droom werd werkelijkheid. Een werkelijkheid echter, die onlangs pijnlijk eindigde. Aan de ketting.

Natuurlijk, geven ze zelf ook toe, hadden ze zich vooraf beter moeten laten informeren en adviseren. Dan hadden ze zich niet vrijwillig in de handboeien laten slaan van een langlopend eenzijdig vervoerscontract en, behalve bij een bank, ook nog eens twee hypotheeken bij die opdrachtgever –allemaal contracten die louter verplichtingen jegens de

ex-rederij bevatten en niet één verplichting van de opdrachtgever tegenover hen. Maar ja, dan hadden ze dat schip en hun zogenaamde zelfstandigheid nooit kunnen kopen...

In de vakpers was recentelijk over dit geval te lezen. Een individueel geval? Op de keper beschouwd wel, maar wel een dat exemplarisch is. Velen in vooral de tankvaart zijn in eenzelfde val getrapt. Slechts enkelen wisten het tot werkelijk zelfstandig ondernemer te schoppen. De meesten bleven (en blijven) echter gewoon goedkoop personeel van de voormalige baas. Met zelfs zwaardere plichten dan als werknemer, maar zonder diens rechten. En met maar één kenmerk van de particulier: het risico dragen. Ik noem het moderne lijfeigenen.

Eigen schuld, dikke bult? Zeker, men had destijds beter uit z'n doppen moeten kijken. Beter nog: er helemaal niet aan moeten beginnen. Maar er is ook een andere partij, die eveneens het nodige te verwijten valt: Gebruik, om niet te zeggen misbruik, maken van de (nog) minder ontwikkelde zakelijke kwaliteiten, de onbezonnen gretigheid en het vertrouwen van de kandidaat-koper/vervoerder. Zaken zijn zaken, akkoord. Maar er geldt in zaken ook zoiets als moraal. Wie ongelijkwaardige 'zakenpartners' willens en wetens aan zich bindt met knechtende contracten zonder reële ontsappingsmogelijkheid, heb ik wat dat betreft niet hoog staan. Op z'n minst moet in een behoorlijk contract toch een clause staan waaruit klip en klaar blijkt wat het kost om de overeenkomst op te zeggen. Voor beide partijen. Pas helemaal fatsoenlijk is trouwens een contract tussen zakenpartners dat voor elke partij gelijkwaardige plichten en rechten bevat. Plus een afspraak over bindende arbitrage bij onenigheid

Wie denkt dat zulke praktijken dingen uit het verleden zijn, waarvan nu

enkele ongelukkige uitlopers aan de oppervlakte komen, heeft het mis. Er zitten zelfs particulieren met jonge, dubbelwandige tankers in een vergelijkbaar schuitje. En er zijn signalen dat tankereigenaren met verleidelijk ogende omvlagoperaties en geïnteresseerden in nieuwe dubbelwandigers met fraaie exploitatieprognoses lekker worden gemaakt om financierings- en vervoerscontracten te tekenen, die het vrije, zelfstandige ondernemerschap reduceren tot een farce. Want al steken ze misschien in hedendaagser schaapskieren, zulke contracten bestaan helaas nog steeds. Wurgcontracten is er het verkeerde woord voor: de opdrachtgever laat de vervoerder heus wel leven. Uit eigenbelang. Maar dwangbuiscontracten mag je ze gerust noemen.

Iedereen is verantwoordelijk voor zijn eigen handelen en vrij om zich aan zulke contracten te binden. Dat ze nog steeds gemaakt en aangeboden worden blijft verwerpelijk, maar wie ze niet-temin wil tekenen, moet dat zelf weten. De ervaring leert echter dat het altijd zin heeft onafhankelijke deskundigen contracten te laten beoordelen en over rechten en plichten te onderhandelen. Reken maar dat de aanbieder er bij het opstellen juristen op heeft gezet, dus waarom zou je dat als tegenpartij niet ook doen? In het zakenleven is dat doodnormaal.

Behalve voor ieders eigen advocaat en/of accountant, ligt hier ook een taak voor de vertegenwoordigende organisaties. Evengoed als met vragen over charters en regelgeving, moet je daar terecht kunnen voor informatie en raad over vervoers- en bevrachtingscontracten. De organisaties versterken daarmee niet alleen hun advies- en belangenbehartigingsfunctie, maar ook het ondernemerschap en de positie van de achterban.

Vind ik.

# Kernpunten voor toekomstig Europees capaciteitsbeleid

Werkgroep Kantoor Binnenvaart formuleert aanpassingsvoorstellen

door Gerard Kester

**Een werkgroep van CBOB, ONS en RKSb Sint-Nicolaas heeft zich op verzoek van het bestuur van Kantoor Binnenvaart gebogen over de vraag wat het toekomstige Europese capaciteitsbeleid moet inhouden. In haar eerste bijeenkomst heeft de werkgroep een aantal kernpunten van het wenselijke beleid geformuleerd.**

De huidige verordening van de Raad van Transportministers (EG nr. 718/1999) geeft beperkte mogelijkheden voor de benutting van de gelden die de sector bijeen heeft gebracht, en die bewaard worden in het reservefonds. De Europese Commissie kan slechts in een crisissituatie ingrijpen in de sector. Daarnaast schrijft de verordening voor dat de oud-voor-nieuw-verhouding uiterlijk op 29 april 2003 tot nul moet zijn teruggebracht.

Naar de mening van velen biedt de verordening onvoldoende aanknopingspunten voor het voeren van een effectief capaciteitsbeleid. Dat vonden de organisaties verenigd in Kantoor Binnenvaart en de ESO in 1999 en dat vinden zij nog steeds. Reden dus om aanpassingsvoorstellen te doen. De werkgroep heeft daarvoor de volgende gedachten ontwikkeld:

## Sloopregeling

De ervaring leert dat de binnenvaart de neiging heeft naar overcapaciteit te groeien. Dit kan gebeuren door overmatige toevoeging van scheepsruimte, door het overbodig worden van tonnage als gevolg van schaalvergroting aan de zijde van het ladingaanbod en door structurele teruggang van het ladingaanbod. Om eventuele overcapaciteit te kunnen saneren, is het nodig het reservefonds structureel te spijzen door middel van een jaarlijkse bijdrage, zoals de branche die ook onder de verordening van 1989 heeft gekend. De sector kan zo sparen voor mogelijke saneringsmaatregelen, die selectief per deelsector (droge lading, tankvaart, duwbotten) en tonnagecategorie genomen kunnen worden. In tijden waarin er geen overcapaciteit is, mogen er geen gelden uit het fonds

worden getrokken om tonnage uit de markt te halen.

De werkgroep pleit voor het instellen van een wachtlijst waarop ondernemers zich kunnen aanmelden voor eventuele sloop van hun schip. De omvang van de wachtlijst kan een goede indicatie zijn voor capaciteitsproblemen, alhoewel dit mede afhankelijk is van de hoogte van de slooUITKERING. De werkgroep is van mening dat de markt gevolgd moet worden en dat een slooPREGELING in eerste instantie een economische maatregel is. Uiteraard spelen hierbij ook sociale aspecten een rol, maar dit is niet de hoofddoelstelling.

## Oud voor nieuw

Het is alleszins verantwoord een extra bijdrage voor het reservefonds te vragen van degenen die tonnage toevoegen aan de markt, meent de werkgroep. Dit hoeft geen hoog bedrag te zijn en het moet stabiel zijn, zodat niet elk jaar de discussie gevoerd hoeft te worden hoe hoog de bijdrage moet zijn. Een vaste bijdrage geeft ook meer zekerheid dat deze behouden blijft als meerwaarde van het schip.

De bijdrage is financieel. Het huidige alternatief van inruiltonnage acht de werkgroep niet meer gewenst omdat, zoals gezegd, slooPACTIES gericht genomen moeten kunnen worden.

## Promotie

Groei van het ladingaanbod kan overcapaciteit voorkomen c.q. verhelpen. Promotie van de binnenvaart, het stimuleren van de verschuiving van vervoer over de weg naar over water, het aantrekken van nieuwe vervoerstromen; allemaal positieve capaciteitsmaat-

regelen. De werkgroep is van mening dat een deel van het reservefonds hiervoor benut moet worden. Promotie is in het belang van de gehele sector. De kosten daarvan moeten door de gehele sector worden gedragen.

## Tankvaart

In de binnentankvaart bestaat een wankel evenwicht tussen vraag en aanbod. De vrachtenmarkt wordt gekenmerkt door diepe dalen en hoge toppen. Het zal voor iedereen duidelijk zijn dat de tankvaart geen behoefte heeft aan uitbreiding van de vloot, stelt de werkgroep. Tegelijkertijd is er wel behoefte aan en drang naar vlootvernieuwing en meer specifiek naar de dubbelwandige tankers, ook voor minerale oliën. De binnentankvaart en de veiligheid zijn gediend met een beleidsprogramma dat gericht is op een geleidelijke vervanging van enkelwandige door dubbelwandige tankers. Het is daarbij een uitdrukkelijke voorwaarde dat de totale vlootomvang niet toeneemt. Dit zou het toch al wankel evenwicht ernstig verstoren en een economisch verantwoorde exploitatie van de nieuwe schepen onmogelijk maken. Het gevolg is voorts stagnatie van de innovatie. De groei van de vloot dubbelwandige schepen moet derhalve gepaard gaan met een evenredige inkrimping van de vloot enkelwandige schepen, temeer ook om de huidige ondernemers van enkelwandige tankers in staat te stellen in dubbelwandige tankers te investeren, aldus de werkgroep.

## Financiering

De werkgroep vindt het geen goed idee om het reservefonds mede te gebruiken voor het meefinancieren van (vaak kleinere) schepen. Zij ziet dat als een taak van de markt. De taak van de organisaties zou het moeten zijn daarover met de banken te praten en voorlichting te



Om ook in de toekomst eventuele overcapaciteit weg te kunnen slopen, is het nodig het reservfonds te blijven spijzen met een jaarlijkse bijdrage, vindt de KB-werkgroep. (Foto DeltaDesk)

geven. Er wordt ook aan getwijfeld of de banken het er echt bij laten zitten. In ieder geval zal de bereidheid om kleine schepen te financieren zeker weer toenemen, indien door het ontbreken van financiering de doorstroming echt zal stagneren, verwacht de werkgroep.

### Marktobservatie en –verwachting

Voor de beoordeling of overcapaciteit structureel dan wel conjunctureel is, alsook voor investeringsbeslissingen van de ondernemer, is het van groot belang dat er een systeem komt dat het mogelijk maakt het ladingaanbod voor de korte en langere termijn te voorspellen. De Europese Commissie heeft hiertoe al initiatieven genomen, maar de verwachting van het ladingaanbod zoals die op de site van de commissie staat, is bepaald niet actueel.

### Vervolg

De werkgroep verneemt graag reacties op het voorgaande. Zij zal genoemde

voorstellen in ieder geval inbrengen in de ESO. De volgende stap zou dan het schrijven van een plan van aanpak kunnen zijn, getiteld: *Hoe bewegen wij de politiek en de Europese Commissie tot aanpassing van de verordening?*

Makkelijk zal het niet worden, want in binnenvaartkringen, en dan met name de hoek van het CBRB, is al niet iedereen overtuigd van de noodzaak van capaciteitsmaatregelen. Laat staan dat verladers staan te springen om de marktpositie van binnenvaarders te verbeteren. Het zal derhalve niet eenvoudig zijn de overhe(i)d(en) ervan te overtuigen dat deze maatregelen het eigen groepsbelang overstijgen. Het is evenwel de verantwoordelijkheid van Kantoor Binnenvaart en de ESO hiervoor te ijveren en beleidsvoorstellen te doen.

*Deelnemers werkgroep: Antoinette Schram-Verkamman, Jan Kruisinga, Henk Eleveld, John Janssen, Wim Sakko, Gerard Kester.*

## ‘Kent Duitsland afwijkende regels voor bemanning?’

*Hoe staat het nu met de afschaffing van de drietoon op de zijrivieren van de Rijn en op de Donau?*

Op de Moezel wordt de drietoon per 1 januari 2003 afgeschaft en wordt voor het varen bij slecht zicht dezelfde regeling als op de Rijn ingevoerd. Dat betekent dus dat bij slecht zicht alle schepen gebruik moeten maken van radar, hun snelheid moeten aanpassen aan de omstandigheden, etc. (Artikel 6.30 RPR.) De internationale binnenvaartorganisaties zouden erg graag zien dat dat ook snel wordt gerealiseerd op de Main, Neckar en Donau, maar dat schijnt door met name de Duitse overheid wat in het moeras getrokken te zijn. Zij wil daar eerst overeenstemming over krijgen in CEVNI-verband en dat zou nog jaren kunnen duren.

ESO, EBU en Koninklijke Schuttevaer dringen erop aan daar niet op te wachten en de regeling zo spoedig mogelijk ook op de Main en Neckar in te voeren.

• • •

*Laatst kreeg ik van de WSA in Mainz een zogeheten Bescheinigung über die Besatzung. Die wijkt nogal af van de Rijnregeling. Hoe zit dat?*

In Duitsland bestaan eigenlijk nog twee bemanningsregelingen, namelijk de Rijnregeling van 1988 (die onlangs is aangepast) en die van voor 1988. Het staat de schipper vrij om op de Duitse binnenwateren zoals de kanalen nog voor die oude regeling te kiezen. Welke bemanning dat is, staat op de genoemde Bescheinigung. De Betriebsformen A, B, C en D staan voor respectievelijk 16, 18, 20 en 24 uur varen per dag.

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

# Binnenvaart houdt plaats aan nieuwe Rheinaukade

door Leny van Toorenburg-van IJzerlooy, KS

**S** Enkele weken geleden werd de internationaal varende binnenvaart opgeschrikt doordat nagenoeg de gehele Rheinaukade in Keulen tot verboden terrein voor de binnenvaart werd verklaard. Reden voor de Internationale Afdeling van de Koninklijke Schuttevaer om actie te ondernemen en het op te nemen voor een niet onaanzienlijk aantal gebruikers van de kade.

De gehele, twee kilometer lange, Rheinaukade is één enorme bouwput. Tussen monumentale panden in en zelfs eronderdoor wordt gewerkt. Het terrein wordt streng bewaakt door een portier, die zijn eigen glazen huis heeft voor het bijzondere kantoor van het Häfen und Güterverkehr Köln AG.

In 1992 is begonnen met de plannen voor een compleet nieuwe wijk aan de oever van de Rijn. Het is het grootste project in het kader van de stadsontwikkeling van Keulen. Het project kost 600 miljoen euro en moet uiteindelijk ruimte bieden aan 10.000 mensen. De wijk moet in 2006 gereed zijn en zal dan voor dertig procent uit woningen en voor veertig procent uit kantoorgebouwen bestaan. Daarnaast is dertig procent gereserveerd voor kunst en cultuuruitingen. Het woongedeelte komt voornamelijk ter hoogte van de Bayerturm. Op de kade verschijnen onder andere luxe zogeheten kraanhuizen. Dit zijn glazen appartementencomplexen, die overigens niet, zoals eerder gesuggereerd werd, over de kademuur uit zullen steken. Onder de gehele kade wordt over een lengte van nagenoeg twee kilometer een parkeergarage aangelegd, die plaats moet bieden aan ongeveer 23.000 auto's. Het project, dat uiteindelijk zal bestaan uit een combinatie van nieuwbouw en monumentale panden, mag zeker bijzonder en imposant worden genoemd.

## Binnenvaart

De binnenvaart ligt sinds jaar en dag aan de Rheinaukade en heeft hier een

prima plaats gevonden om personeel te wisselen, kinderen aan en van boord te nemen en te overnachten. Dat moet ook zeker zo blijven, dan wel in ere worden hersteld.

De Internationale Afdeling van de Koninklijke Schuttevaer heeft direct na het ontstaan van klachten over het grotendeels buiten gebruik stellen van de ligplaatsen aan de Rheinaukade actie ondernomen en overlegd met het WSA Keulen, de bouwdirecteur van het Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) en zusterorganisaties in Duitsland. Inmiddels is er ook een persoonlijk overleg geweest met de bouwdirecteur van het HGK. Men heeft bij de gemeente ruiterslijk toegegeven voorbijgegaan te zijn aan de binnenvaartbelangen en dit te hebben onderschat.

Het ligplaatsverbod is ingesteld uit oogpunt van veiligheid en juridische aansprakelijkheid ten aanzien van ongelukken die zich op het terrein zouden kunnen voordoen. Aan slechts een klein deel van de kade, aan de bovenzijde, kan nog ligplaats worden genomen.

## Alternatief

Inmiddels is er een mogelijk alternatief gevonden voor het aan en van boord nemen van de auto. De kade aan de Deutsche Werft (overzijde Rheinaukade) kan voor dit doel worden gebruikt. Op aandringen van de bouwdirecteur van het HGK heeft de gemeente dit normaliter afgesloten terrein opengesteld. Nog wel een probleem is dat het ter hoogte van de kade nogal droog is. Maar momenteel wordt gebaggerd aan de Deutsche Platte. De Internationale Afdeling van KS heeft er bij het WSA op aangedrongen de baggerwerkzaamheden uit te breiden tot voor de kade aan de Deutsche Platte.

## Toekomstige situatie

Momenteel wordt aan de Rheinaukade vooral gewerkt aan de inrichting van de ondergrondse parkeergarage. Wanneer deze klaar is, vermoedelijk eind november, wordt begonnen met de renovatie van de kade. Deze wordt in zijn geheel ingericht voor de bin-

Zo komt de vernieuwde Rheinaukade er volgens het projectprospectus uit te zien. (Illustratie HGK)



nenvaart. Er komen stroomkasten en de binnenvaart krijgt gereserveerde plaatsen in de ondergrondse parkeergarage. De faciliteiten aan de kade zullen in overleg met de Internationale Afdeling van KS worden gekozen en aangelegd. De IA zal aandringen op stroomkasten van voldoende vermogen, meerfaciliteiten die qua sterkte voldoen aan de eisen voor de huidige en toekomstige binnenvaartvloot, enzovoorts. Ook zal worden bepleit dat de schepen de eigen aggregaten met een geluidsvolume onder de 65 dba mogen blijven gebruiken. Men zal wel verplicht worden de auto in de ondergronde parkeergarage te zetten. De IA vraagt wel met klem om een plaats voor auto's die bijvoorbeeld slechts even op de kade worden afgezet om te worden gebruikt voor bijvoorbeeld het halen van de kinderen. Het parkeren in de garage is niet gratis. De ligplaatsen zouden omstreeks eind mei 2003 gereed moeten zijn.

### Hoogst haalbare

De Internationale Afdeling van de Koninklijke Schuttevaer realiseert zich dat het vrijwel geheel buiten gebruik stellen van de Rheinaukade voor de binnenvaart een groot probleem is en dat de geboden alternatieven slechts een deeloplossing zijn. Echter, dit alternatief lijkt voor het moment, gezien de plaatselijke situatie, wel het hoogst haalbare. Uiteraard zal de situatie de komende tijd scherp in de gaten worden gehouden en daar waar mogelijk worden aangedrongen op het zo snel mogelijk weer in gebruik stellen van (delen) van de kade.

Voor nadere informatie:

Koninklijke Schuttevaer, Internationale Afdeling Leny van Toorenborg –

Van IJzerlooy, secretaris

Tel. 010 4129136 – Fax 010 2331306

E-mail: [lenyvantoorenborg@ksvsschuttevaer.nl](mailto:lenyvantoorenborg@ksvsschuttevaer.nl)

# Waardevol Transport meldt relevante feiten en cijfers

door Roelof Hazewindus, BVB

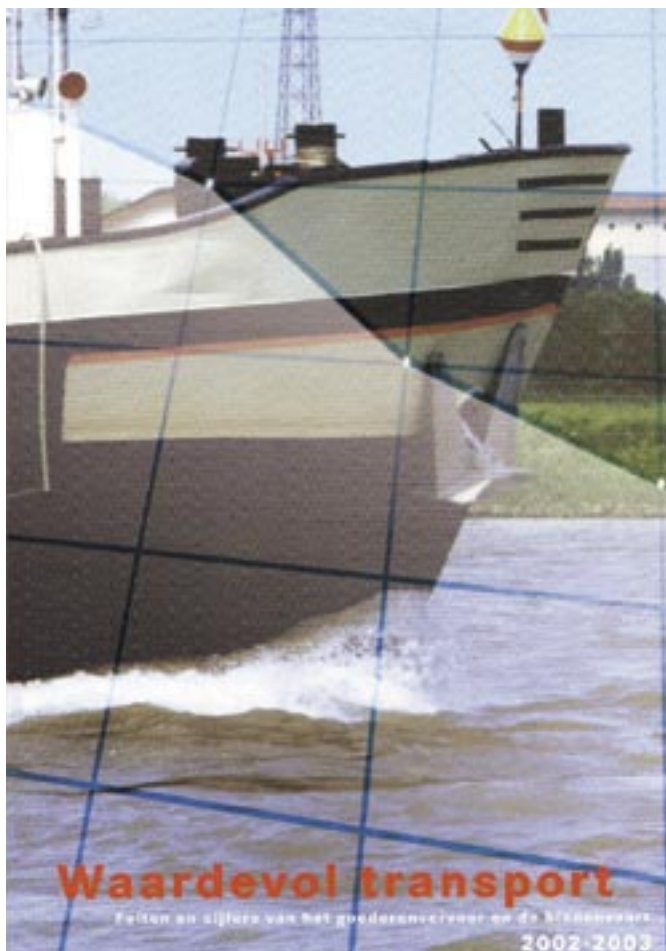
**Het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) probeert de binnenvaart altijd op een zo breed mogelijke manier onder de aandacht van diverse doelgroepen te brengen. Doelgroepen zijn bijvoorbeeld scholieren en studenten, maar bovenal verladers, overheden en de pers.**

Het BVB maakt hiervoor gebruik van diverse communicatiemiddelen. Een daarvan is het vervaardigen en uitgeven van brochures, boekwerken, etcetera. De laatste tijd zijn de medewerkers van het BVB druk bezig geweest met twee nieuwe publicaties. Een van deze publicaties is gericht op scholieren in het basisonderwijs en wordt verder toegelicht in de volgende editie van dit magazine.

De tweede publicatie is gericht op wer-

kelijk geïnteresseerden in de binnenvaart en op beleidsmakers/beslissers bij overheden en verladers. De publicatie *Waardevol Transport* laat op een duidelijke en overzichtelijke wijze de belangrijkste feiten en cijfers van het goederenvervoer en de binnenvaart zien.

Met behulp van een groot aantal grafieken en tabellen onderverdeeld in thema's zoals: goederenstromen, prestaties modaliteiten, containervervoer, binnenvloot en resultaten, veiligheid en milieu, probeert het BVB een zo duidelijk en volledig mogelijk beeld van de transportsector in Nederland en Europa te geven, waarbij de nadruk ligt op de sterke positie van de binnenvaart. Het BVB hoopt met deze uitgave een positieve bijdrage te leveren aan de beslissingen van overheden en verladers ten aanzien van investeringen in de binnenvaart.



# Verbeteringen op komst in Waalwijk en Waspik

door Gerard Kester

De laatste tijd kregen Koninklijke Schuttevaer en Kantoor Binnenvaart met enige regelmaat klachten over de havens van Waalwijk en Waspik. De klachten varieerden van aanmerkingen op het ontbreken van een goede auto-afzetplaats en ondiepte bij sommige loswallen, tot het ontbreken van een marifoon op de sluis. Reden voor een gesprek met de gemeente Waalwijk, waar ook Waspik onder valt.

Daarom hebben vertegenwoordigers van Koninklijke Schuttevaer en Kantoor Binnenvaart de problemen besproken met twee wethouders en een ambtenaar van de gemeente Waalwijk.

## Waspik

Over de haven van Waspik en meer specifiek de loskade van Zijderlaan bestaat bij de schippers nogal wat irritatie, omdat er nauwelijks afmeergelegenheid is voor op lossing wachtende schepen. Is het schip leeg, dan moet het in de meeste gevallen direct vertrekken, aangezien er verder geen plek is om te liggen. Maar er moet wel voor zeven dagen havengeld worden betaald. KS en KB gaven aan dat het ligplaatsprobleem waarschijnlijk met eenvoudige middelen, zoals het slaan van een aantal palen, opgelost kon worden. De wethouders gaven de ambtenaar ter plaatse opdracht een verbeteringsplan te maken, alsook een mogelijke aanpassing voor te bereiden van het havengeldtarief aan de duur van het verblijf van het schip. In een gesprek met de firma Zijderlaan zal men ook aangeven dat de loskade beter schoon gehouden moet worden.

## Waalwijk

Dat de sluis van Waalwijk geen marifoon heeft, verbaasde de wethouder zo zeer, dat hij de ambtenaar terstond opdracht gaf dit in orde te maken. Tevens zal bij de herstructurering van de westelijke havenrand een auto-afzetplaats worden gemaakt. De binnenvaartorganisaties boden aan de herinrichtingsplannen te bekijken. De wethouder zegde toe daar zeker gebruik

van te maken. Koninklijke Schuttevaer zal over de nautisch-technische zaken structureel bij het overleg betrokken worden.

De Waalwijkse haven is onlangs uitgebaggerd. Bij een van de bedrijven is inderdaad weer een ondiepte geconstateerd. Volgens de ambtenaar is dit veroorzaakt door onzorgvuldige lossing. Het betreffende bedrijf wordt hierop aangesproken.

Een bron van zorg voor de wethouders is dat de haven van Waalwijk naar verhouding weinig gebruikt wordt en daardoor zwaar op de gemeentebegroting drukt. Men realiseert zich dat louter de opbrengsten van de havengelden de havenexploitatie niet kostendekkend kunnen maken. Dan zou er geen binnenschip de haven meer aandoen. Er is

*De voornaamste klacht in Waspik betreft het gebrek aan ligplaatsen. Leegkomen is wegwezen, terwijl voor zeven dagen havengeld moet worden betaald. (Foto DeltaDesk)*



*Ook al is de haven van Waalwijk onlangs uitgebaggerd, op sommige plaatsen doen zich toch weer verondiepingen voor. (Foto DeltaDesk)*

nu enige toename van het vervoer als gevolg van de opening van een containerterminal, maar er zouden meer watergebonden bedrijven moeten komen. Het streven is daarvoor een plan te maken met bedrijfsverplaatsingen. Er zijn ook ideeën over vergroting van de sluis, maar dat lijkt nu nog een stap te ver.

# Waar laten we het

## Haken en ogen voor binnenvaart aan Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

**“Het is verboden een stof in het oppervlaktewater te doen of laten geraken.” Met deze woorden verbiedt de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO) het verontreinigen van het water van onze rivieren, kanalen en meren. Op zich een uitstekende zaak voor de schipper, want hij wil ook graag schoon water om op te varen, wonen en werken. Schoon water, zodat het buiswater het schip niet vervuult. Schoon water om in te zwemmen, te watersporten en om zijn schip schoon te maken. Dit laatste botst nog wel eens met deze bepaling van de WVO.**

De WVO is in Nederland de wet die de verontreiniging van het oppervlaktewater regelt. Ja, u leest het goed, deze wet regelt de verontreiniging. De openingswoorden van dit artikel verbieden weliswaar een stof in het water terecht te laten komen, maar vervolgens wordt er in de rest van de wet, kort samengevat, gezegd: “Tenzij u vergunning heeft.” Nu is het niet zo dat er maar klakkeloos vergunningen worden verstrekt. Iedereen die een vergunning aanvraagt, krijgt te maken met onderzoek naar alternatieven (bijvoorbeeld hergebruik), voorwaarden, kwantificering, controles, enzovoort. Op zich heeft de WVO de kwaliteit van het oppervlaktewater in Nederland drastisch doen verbeteren, want wie van de wat ouderen herinnert zich niet de stookolieplassen en de plastic- en houtvelden in de Rotterdamse havens en elders? Trappen die te glibberig waren om aan te pakken. Wat er nu nog van rest, is het vervuilde slib waar opslagruimte voor nodig is om het bacteriologisch of met nieuwe technieken te reinigen. Al met al zou je kunnen zeggen: ‘Die wet is goed voor de binnenvaart, houden zo.’

### Knelpunt

Toch heeft de binnenvaart problemen met de WVO. Het schoonmaken van schip en laadruim is namelijk ook vergunningplichtig. Daar zit het knelpunt. De procedure om een vergunning te krijgen, duurt al snel enkele weken tot maanden. Bovendien moet zo’n vergunning bij plaatselijke autoriteiten per stof aangevraagd worden. Je ziet het al voor je. Een schipper doet zo’n vijftig reizen per jaar naar vijftig

verschillende losplaatsen. Hij weet nu nog niet waar hij eind volgende week een vergunning voor nodig heeft. Voor chinaclay in Maastricht of voor naaldcookes in Delfzijl. En dan een paar weken of misschien wel maanden op de vergunning wachten, voordat het schip geboend of het waswater uit het ruim gepompt mag worden. Dat werkt niet. Gelukkig onderkent de rijksoverheid dat probleem ook. Verkeer en Waterstaat heeft vanuit de goede gedachte dat deze problematiek alleen internationaal op te lossen valt, voor deze ladingrestenproblematiek in 1995 een Scheeps Afvalstoffen Verdrag (SAV)\* met de Rijnsoeverstaten en

België gesloten. Dit verdrag volgt voor wat betreft de ladingresten de hoofdlijn: voorkom afval, dus eerst vegen voor het wassen van de ladingruimen. Bovendien onderscheidt het verdrag de stoffen naar hun schadelijkheid voor het milieu. Waar volgens de WVO het terugschoppen van een grindsteen in het baggergat al strafbaar is, gaat het SAV daar wat genuanceerder mee om.

Kort samengevat: Als je het bijveegsel bij de lading schept, ook uit de gangboorden, mag je de rest met het waswater overboord pompen. Dit geldt overigens niet voor alle stoffen. Er zijn stoffen en waswaters waarvoor men tot een bijzondere behandeling verplicht is. Bijvoorbeeld: sproeien op de wal, pompen in het riool of zelfs afgeven aan een inzamelaar ter verbranding.

### Huidige praktijk

In 1995 een verdrag gesloten en waarom in 2002 nog steeds geen uitvoering?

*Suikerbieten behoren tot de ladingsoorten waarvan het waswater ook in de toekomst na vegen of opzuigen in het oppervlaktewater geloosd mag worden. (Foto DeltaDesk)*



# waswater?

Nou, zo'n verdrag heeft geen directe kracht van wet. Het moet eerst omgezet worden in een wet. De deelnemende landen hebben zich ertoe verplicht daar in 1998 mee klaar te zijn. In Nederland is dat gebeurd door middel van een besluit. Dit is in nauw overleg met het betrokken bedrijfsleven tot stand gekomen, maar helaas is het nog steeds niet ingevoerd. Dit komt met name omdat andere landen nog niet zo ver zijn. Dit betekent dat op dit moment nog steeds de WVO geldt. Daardoor zijn al heel wat processen-verbaal uitgereikt.

Drie jaar geleden vroeg een lid Kantoor Binnenvaart om advies vanwege een bekeuring voor het overboord pompen van waswater uit het ruim, na het lossen van een lading talkpoeder. KB heeft deze zaak voor laten komen omdat de schipper had voldaan aan de voorschriften, zoals die in het verdrag en besluit zijn vastgelegd. Bij de rechter heeft KB de onmogelijke en onwerkbare regels van de WVO aangegeven, de nalatigheid van de overheid om op tijd het besluit in te voeren en het geconstateerde feit dat het gedrag van de schipper voldeed aan de bepalingen van het besluit, gebaseerd op het SAV. De rechter volgde deze gedachtengang en oordeelde weliswaar dat de schipper schuldig was, maar legde hem geen straf op. De opgelegde schikking van 1500 gulden werd ingetrokken.

## Speciale behandeling

In de laatste twee jaar heeft Kantoor Binnenvaart met wisselend succes nog enkele van deze zaken begeleid. Altijd als aan de bepalingen van het nieuwe besluit was voldaan, leidde dat tot strafvermindering of kwijtschelding. Enkele weken geleden diende weer zo'n zaak. Toen bleek dat dit inmiddels gecoördineerd beleid is geworden bij de rechtbanken. Intussen handelen de meeste controleurs over het algemeen ook overeenkomstig. Zijn nu dan de problemen voorbij? Helaas niet, want ook volgens het

besluit mag niet alles het water in. Er zijn heel wat stoffen die een speciale behandeling vergen. En daar zijn op dit moment geen voorzieningen voor. Bovendien is de basisregel van het besluit, dat de ladingeigenaar verantwoordelijk is voor de ladingresten, nog niet van kracht. Dat veroorzaakt dat de schipper nogal eens met de rug tegen de muur – of beter: de kade – staat. Knoeiende overslaginrichtingen veroorzaken een vuil schip dat vaak van de laadplaats wordt weggejaagd en vervolgens door de schipper schoongemaakt moet worden. Ook hierover is onlangs een zaak voor de rechter geweest, waarover binnenkort een uitspraak te verwachten is.

## Voorkomen

Het advies is zo weinig mogelijk te vervuilen en zoveel mogelijk resten bij de lading voegen. Als er na het lossen

toch moet worden gewassen, zorg dan in ieder geval dat er goed geveegd is en laat dat ook opnemen in een eventueel proces-verbaal.

Van veel stoffen mag onder het komende besluit het waswater wel overboord. Voor veel andere stoffen geldt helaas nog steeds dat de schipper er nergens mee naar toe kan. Hou daar rekening mee bij het afsluiten van de reis en de eventuele vervolgreis. Probeer ook bij de overslag zo schoon mogelijk te blijven en laat in ieder geval de ontvanger de ladingresten meenemen. Hij is er verantwoordelijk voor en moet alles aannemen wat bij de lading hoort. Laat je als schipper vooral niet te snel wegjagen na lossing, wanneer je vindt dat er nog lading uit het schip moet. Het is natuurlijk gemakkelijker opschrijven in dit magazine dan het in de praktijk uitvoeren, maar de schipper heeft vaak meer rechten op dit gebied dan hij denkt.

## Stoffenlijst

**Onderstaand een lijst van veel voorkomende ladingen met de bepaling hoe ze volgens het nieuwe besluit behandeld moeten worden. Let wel, dit is een indicatie volgens de huidige lijst. Inzichten en ook lijsten kunnen tot de invoering nog veranderen.**

*Groep 1* - Ladingen waarvan het waswater volgens het besluit in de toekomst, onder voorwaarde van vooraf vegen of vacuüm zuigen, op het oppervlaktewater geloosd mag worden zijn onder andere: granen, papier, onbehandeld hout, suikerbieten, suiker, meel, mout, oliezaden, de meeste veevoeders, ijzer en staal, zand en grind, zwavel, veld (vloei)spaat, natuursteen en krijt, cement en kalk, gips, fosfaat, kali, glas.

*Groep 2* - Ladingen waarvan het waswater in de toekomst op het riool, op de wal gespreoid of anderszins afgeleverd moet worden zijn onder andere: sommige veevoeders (calcium-fosfaat, dierlijke resten zoals vismeel), aardolieproducten, de meeste ertsen, oud ijzer, vliegias en dergelijke, pyrietsoorten, lood, magnesiet, vervuilde aarde, chemische vloeistoffen, teren.

*Groep 3* - Ladingen waarvan het waswater eerst nog onder voorwaarden in het oppervlakte water mag, maar waar te zijner tijd (5 jaar?) ook een afgifteplicht conform groep 2 komt: pulppellets, sommige veevoeders, kolen, turf, cokes, ijzerertsen, metaalafval, bauxiet, mangaanerts, ijzerpellets, geolied ijzer of andere metalen, slakken, gedenatureerd zout.

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

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

# Een drietal brandende vragen

Wij varen momenteel langs Keulen. Tot mijn verbazing zie ik dat heel de muur in Keulen (km. 686.000 tot 687.500) verboden ligplaats is. Hiermee verliezen wij weer 1500 meter ligplaats, die vooral voor overnachtingen en het weekend erg makkelijk was. Hierbij komt mijns inziens de wrange bijmaak dat je je aan je vaartijden moet houden. De overheid maakt er zich met ligplaatsen wel heel makkelijk van af.

Een voorbeeld: wij lagen het weekend in de Ruhrmondung. De enige plaats waar je in de Ruhr nog havengeldvrij mag liggen. Op andere plaatsen is het alleen van zaterdagavond 24.00 tot zondagavond 24.00 uur havengeldvrij toegestaan. Wie verzint deze tijden?

Wanneer je in de Ruhrmondung ligt, moet je met een bootje van en aan boord. Op zich zijn wij daar al aardig aan gewend, want zelfs in moderne overnachtinghavens als IJzendoorn en Haaften gaat het met een koppelverband ook niet anders. Maar dan komt het volgende probleem: probeer maar eens een trap te vinden in de wildernis aan de wal. Na veel zoeken lukt dat, maar tot onze grote verbazing stopt hij halverwege en kan je verder door het gras (lees: brandnetels). Mijn vraag is: zijn wij de enigen die zich aan regels moeten houden of heeft een overheid ook nog verplichtingen? Kijk alleen maar naar de arbo-wet. Aan boord moet alles prima in orde zijn. Maar als je aan de wal komt, mag je rustig je nek breken. Ga er ook

niet tegen in, want dan staat er volgende week gewoon een bord 'verboden te meren'. Een ander voorbeeld: ik moet mij aan de Vaartijdenwet houden. Maar als ik afvarig met een koppelverband Nederland binnenkom, is de eerste geregelde ligplaats voor een verband heel ver te zoeken. Als er al een te vinden is; ik weet in ieder geval niet waar. Is hier iets aan te doen? En dan bedoel ik niet een sussend praatje, maar werkelijke maatregelen. Is het niet mogelijk hier een uitspraak van een rechter over te krijgen dat deze situaties moeten veranderen?

**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.**

## Stuw Enkhuizen

Mijn volgende vraag betreft het doorvaren van de stuw in Enkhuizen. Dit mag alleen overdag. Waarom deze regel er is, weet ik echt niet. Op de sluis zit in ieder geval een stel echte ambtenaren, die mijns inziens niet veel verder willen / durven kijken dan de regels lang zijn. Wanneer je in donker met

een koppelverband wil passeren, moet je eerst afkoppelen. Dan mag je door een sluis van twaalf meter breed (de stuw is vijftien meter breed). En ik kan je verzekeren dat het op deze plas echt wel eens wil waaien ook. Maar dit schijnt toch de veiligste weg te zijn. Is hier ook wat aan te veranderen?

## Koppelen

Bij de post zat laatst een verslag van een vergadering over betere manieren van koppelen. Hierover hebben wij uiteraard ook al veel nagedacht en gepraat aan boord. Een tip voor de betreffende commissie: Ik heb met een buurman gepraat. Volgens mij was het de Gresvenico. Deze man heeft er twee cilinders op geplaatst en hij beweert dat dit in combinatie met een computergestuurd hydrauliek systeem zelfs op de Westerschelde voldoet.

Uiteraard kost het een paar centen, maar ik denk dat er niet veel betere oplossingen te vinden zijn. Wanneer er interesse voor is, kan ik wel proberen op te letten om de scheepsnaam en de naam van de persoon met zekerheid te achterhalen. Wat ons zelf betreft: wij

zitten regelmatig op het IJsselmeer. Tot nu toe hebben wij tot en met windkracht zeven gevaren, maar verder durven wij niet te gaan.

Ik hoop dat u met deze verhalen wat kunt doen.

Kees Heuvelman,  
ms Elunda / Elunda II

Elders in dit nummer geeft de Internationale Afdeling van Koninklijke Schuttevaer uitleg over de situatie in Keulen – red.

## TopTip

**Motoren – natuurlijk niet elk exemplaar, maar het type, model of groep– worden op een testbank gecontroleerd op uitlaatgassen en uitstoot van deeltjes en verkrijgen daarna al of niet een goedkeuring en certificaat. Op de internetpagina van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)) staan de motoren die voldoen aan de eisen, zoals die vanaf 1 januari 2003 gaan gelden in de Rijnvaart. Uiteraard kan ook Kantoor Binnenvaart worden gebeld voor de meest recente lijst.**

# FOV-brochures vol met adviezen over voorkomen van schade

Onderlinge (coöperatieve) verzekeringsmaatschappijen leggen van oudsher een zware nadruk op schadepreventie. Wat wordt voorkomen, hoeven de gezamenlijke leden van de maatschappij immers niet uit te keren. Daardoor kunnen de premies zo laag mogelijk worden gehouden. In het kader van dit beleid is onlangs begonnen met het uitgeven van een serie brochures met preventieadviezen.

De schepenverzeekers die in de Federatie van Onderlinge Verzekeringsmaatschappijen in Nederland (FOV) zijn verenigd, hebben een breed samen-

gestelde commissie gevormd, die de preventieadviezen voor schippers opstelt en verspreidt. Deze adviezen worden in brochurevorm gepubliceerd en kunnen worden bewaard in een speciale preventiemap, die als handig naslagwerk kan dienen. De adviezen hebben als doel schippers alert te maken op feitelijke gevaarsituaties aan boord en hen bewust te maken van de juridische voetangels en klemmen die ze in toenemende mate op hun weg tegenkomen. De eerste brochure behandelt de problematiek bij koop en verkoop van binnenschepen en is onlangs gepubliceerd. De bij onderstaande maatschappijen aan-

gesloten leden zullen de preventiemap met brochure automatisch via hun eigen maatschappij ontvangen.

Noord Nederlandsche P&I Club  
Anker Rechtsbijstand  
Efm Verzekeringen  
Oranje Verzekeringen  
Vereniging Noord-Nederland  
Schepen Onderlinge Nederland  
Verzekeringen

FOV  
Postbus 92, 39830 CB Bunnik  
tel. 030-6567160, fax 030-6567504  
email [info@fov.nl](mailto:info@fov.nl)

## Problemen rond overvulbeveiliging aangekaart bij CCR

door Gerard Kester

In een aantal artikelen is in eerdere edities van Magazine Binnenvaart aandacht geschonken aan de overvulbeveiliging en de verplichting om per 1-januari 2004 met een dergelijke voorziening te bunkeren. Er rijzen nu een paar problemen op het vlak van de uitwisselbaarheid (comptabiliteit) en het ADN. De internationale binnenvaartkoepels hebben initiatieven genomen om deze problemen op te lossen.

Het in Nederland meest gebruikte systeem is de infrarood zender/voeler in de tank van het binnenschip en de bijpassende regeleenheid aan boord van de bunkerboot. Het systeem werkt goed, maar de driepolige stekker die de bunkerboot gebruikt voor de aansluiting aan boord van het binnenschip is niet conform de betreffende bepaling voor bunkerboten in het ADN. Die schrijft namelijk een tweepolige stekker voor. Dat levert voor de binnenschepen die uitgerust zijn met een tweepolige stek-

kerdoos natuurlijk problemen op, want het een past niet in het ander. De EBU en ESO hebben hiervoor in een gezamenlijke brief aan de CCR aandacht gevraagd en aangedrongen op oplossingen met de minst mogelijke kosten voor de binnenschepen. Een mogelijkheid zou zijn het ADN zo aan te passen dat ook de driepolige stekker is toegestaan. Daarnaast zouden de bunkerboten voorzieningen moeten hebben waardoor ze met meer dan één systeem kunnen werken.

### Aansluiting bunkerslang

In het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) is voorgeschreven dat de vulleiding aan boord van binnenschepen per 1 januari 2003 uitgerust moet zijn met een standaardaansluiting volgens de EN norm 12 827. In het licht van de problemen rond de overvulbeveiliging en de daar geldende invoerdatum van 1 januari 2004, verzoeken de EBU en ESO in ieder geval de termijnen gelijk te stellen met als ingangsdatum op zijn vroegst 1 januari 2004.

## WSP bekeurt op grond van foute bemanningstabel

Begin september meldden verschillende leden van Kantoor Binnenvaart dat de WSP Karlsruhe een nieuwe bemanningstabel gebruikte, op grond waarvan zij op verschillende schepen proces-verbaal opmaakte omdat zij onderbemand zouden varen. Kantoor Binnenvaart heeft zich deze tabel toe laten faxen. In de eisen voor motorschepen langer dan 86 meter bleken twee fouten te zitten.

In de A1-vaart was voor de nieuwe S2-variant (schepen met vanuit de stuurhut bedienbare kopschroef) een extra matroos ingevuld. In de B-vaart was de variant om met drie patenthouders en een matroos te varen, verdwenen. Nadat de WSP op deze fouten was gewezen, heeft ze de verkeerde tabel door de juiste vervangen.

Wie op basis van de foute tabel een waarschuwing (Verwarnung) of proces-verbaal (Protocol) heeft gekregen, wordt geadviseerd daar bezwaar (Einspruch) tegen aan te tekenen. Is er twijfel of een bon al dan niet op basis van de verkeerde tabel is uitgeschreven, dan kan contact worden opgenomen met Kantoor Binnenvaart in Rotterdam.

# BTW in beweging

door Wim Onderdelinden, directeur ABRI

**De laatste tijd is de (internationale) omzetbelasting in de binnenvaart**

**weer een belangrijk item. Met regelmaat wordt de binnenvaartonderne-mer geconfronteerd met vragen als:**

- **wel of geen omzetbelasting op investeringen, reparaties, vrachten en exploitatiekosten;**
- **wel of geen omzetbelasting bij de aan- en verkoop van schepen;**
- **aan welke omzetbelastingseisen moeten (internationale) rekeningen voldoen;**
- **wanneer is het een intracommunautaire levering.**

## Intracommunautair

Het is een intracommunautaire levering (van een schip) indien het object van de ene lidstaat van de Europese Unie (EU) wordt vervoerd naar een andere lidstaat van de EU, waar betreffende goederen / het schip / het object ter zake van de intracommunautaire verwerving aan de heffing in de omzetbelasting zijn onderworpen. In dit geval kan het nultarief (omzetbelasting) worden toegepast als voldaan is aan de navolgende voorwaarden:

- op de verkoopfactuur moeten beide (van koper en verkoper) BTW-identificatienummers worden vermeld;
- er moeten bewijzen zijn dat het schip werkelijk is geleverd / overgebracht. Uitschrijving uit de Nederlandse openbare registers en inschrijving in de openbare registers van de andere lidstaat is hierbij voldoende, indien de verplaatsing van het object gelijktijdig plaatsvindt met de 'levering'.

## Gasolie

Het recente nieuws dat vanaf 1 januari 2003 het nultarief op de levering van gasolie wordt opgeheven, heeft nogal wat opschudding teweeggebracht. De achtergrond van deze verandering is, dat de Europese Commissie de huidige situatie in strijd vindt met de zogeheten Zesde BTW-richtlijn. Evenmin vindt

Brussel dat een beroep kan worden gedaan op de Akte van Mannheim of het Gasolieprotocol. Inmiddels heeft de Landsadvocaat geconcludeerd dat Nederland inderdaad verplicht is het nultarief op de bevoorrading van binnenschepen op te heffen.

In de praktijk betekent dit dat de binnenschipper gaat voorfinancieren. Door middel van zijn reguliere en periodieke omzetbelastingaangiften krijgt hij diezelfde omzetbelasting weer geheel terug.

Overigens is het Ministerie van Financiën bezig met het opstellen van bescheiden waaruit moet blijken hoe ver bovengenoemde wijziging reikt. Hierbij valt ook te denken aan richtlijnen waaruit moet blijken welke betaalde omzetbelasting mag worden teruggevorderd. Bedoeld wordt hier welke uitgaven onder het privé-regime vallen (BTW, niet terugvorderbaar) en welke als zakelijk kunnen worden aangemerkt (BTW, wel terugvorderbaar). Daarnaast zal het Besluit Uitsluiting Aftrek omzetbelasting (BUA) nader worden gepreciseerd. Dit besluit heeft te maken met het ter beschikking stellen van materialen en dergelijke aan personeel.

## TopTip

**Informatie over de Raad voor de Transportveiligheid, zoals de uitgebreide rapporten van onderzoeken van scheepvaartongevallen en van structureel onveilige situaties in de binnen- en pleziervaart, is te vinden op de site [www.rvtv.nl](http://www.rvtv.nl).**

## TopTip

**Wie een binnenlandse reis in België wil doen, moet wel beschikken over een exploitatievergunning zoals die ook aan de Belgische schippers is voorgeschreven. De vergunning is aan te vragen in Brussel en kost 0,11 euro per ton plus 0,21 euro per pk. De vergunning is vanaf de datum van afgifte één jaar geldig en wordt op verzoek verlengd. De voor te leggen documenten zijn: eigendomsbewijs, meetbrief en geldig certificaat van onderzoek.**

**Adres: Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Dienst Binnenvaart, Kantersteen 12, B-1000 Brussel, tel: 0032 25 170 748, fax: 0032 25 145 515.**

# Nieuwe regels koppelerbanden op de Main

door Jan Veldman

**Na onderzoek heeft de Wasser- und Schifffahrtsdirektion Sud in Duitsland een regeling voor langere vaartuigen en eenheden op de Main uitgevaardigd.**

Tot negentig meter lengte zijn geen extra voorschriften van kracht. Voor schepen en eenheden langer dan negentig meter geldt, rekening houdend met de lengte en het aantal schroeven achterop, een oplopende paaltrekkracht van de boegschroefinstallatie. Ook de water-

stand waarboven de vaart verboden is, is op deze wijze vastgesteld. Het geheel heeft geleid tot drie tabellen: een voor motorschepen tot 135 meter, een voor knikduwverbanden en een voor starre duwverbanden. Deze tabellen en de beschrijving van de wijze waarop de paaltrekkracht vastgesteld moet worden, zijn bij Kantoor Binnenvaart op te vragen. Ook het WSA in Würzburg (Herr Rosenecker, tel. 0049 931.410.5352) verstrekt nadere informatie.

# Hoe regelen we hoe het ruim wordt afgeleverd?

Onlangs namen we een reis ferromangaan aan om te vletten. De bevrachter vroeg een schoon, droog, graankorrel- en chemicaliën-vrij ruim. Ik leverde dus een schoon, droog, enz. ruim.

Tijdens de lossing en het opruimen van de ruimen werd er tot mijn verbazing niet geveegd. Ik vroeg de man op de bobcat of zij niet veegschoon afleverden. Het antwoord luidde dat er slechts schepschoon werd afgeleverd. Daar was ik het uiteraard niet mee eens. Ik belde dus de bevrachter, die me bevestigde dat het ruim veegschoon afgeleverd moest worden en dat de ontvanger daarvan wist. Ik terug naar de ontvanger, maar die hield vol dat het schip schepschoon afgeleverd moest worden. Wie van de twee sprak nu de waarheid?

Wederom de ontvanger gebeld, hem voorgehouden dat ik een schoon schip moest leveren en dat ik dus van hem verwachtte minimaal een geveegd schip teruggeleverd te krijgen. De ontvanger wilde daar niet aan. Hij zei onder 'bulkvoorwaarden' te werken. Dat zijn voorwaarden die ik niet ken. Daarom bij Kantoor Binnenvaart geïnformeerd, maar ook daar waren deze zogenaamde bulkvoorwaarden niet bekend. Bij de stichting Scheeps Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) van hetzelfde laken een pak, plus de boodschap dat er ten aanzien van de mate van schoon opleveren van schepen nog steeds geen wettelijke bepalingen zijn. Tot slot weer de ontvanger gebeld en gezegd

dat het zijn lading was en dat ik, als hij niet zou vegen, de waterpolitie zou bellen om te kijken hoe die erover dacht. Daarop kreeg ik te verstaan dat ik nooit meer werk van deze ontvanger zou krijgen als ik dat deed. Al met al heb ik die dag van half een tot drie uur aan de telefoon gehangen. Het eind van het liedje was wel dat de ontvanger mijn schip toch maar veegschoon afleverde.

Ik zou wel eens willen weten of dit soort praktijken vaker voorkomt. Hoe moeten wij hiermee omgaan? Als er niet snel iets goed wordt geregeld en op papier komt, hebben wij als binnenvaartondernemers een heel groot probleem, terwijl dat feitelijk op het bord van de ontvanger of de ladingeigenaar behoort te liggen.

Graag verneem ik van collega-schippers hoe zij hierover denken.

Jan Peeters,  
ms Gertruda

**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.**

## Zetschipper toch fiscaal erkend als ondernemer

van onze redactie

**De Belastingdienst heeft nogal eens moeite met het toekennen van de status van zelfstandige aan de schipper in een situatie waarin een scheepseigenaar zijn schip laat bevaren door een schipper tegen een percentage van de netto-vrachtopbrengst. De belastingkamer van de rechtbank in Arnhem heeft een interessante uitspraak gedaan voor deze schippers.**

Nadat de Belastingdienst de schipper zijn zelfstandigenaftrek had afgenomen en een navordering had opgelegd, is deze schipper in hoger beroep gegaan. De belastingkamer oordeelde in deze procedure dat, gezien het feit dat de schipper zelf de reizen aannam en de vrachtprijsafspraken maakte, de schipper het volledige risico droeg van het stilliggen van het schip en het debiteurenrisico, de schipper als zelfstandig ondernemer aangemerkt moest worden en derhalve zelfstandigenaftrek toegepast moest worden.

De volledige tekst van de uitspraak is op internet te vinden onder [www.rechtspraak.nl/uitspraak/show\\_detail.asp?ui\\_id=38187](http://www.rechtspraak.nl/uitspraak/show_detail.asp?ui_id=38187)



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

# Top Tien van wensen op gebied van ICT

*Meeste belangrijke wensen betreffen reismanagement*

door Nick van Haag, projectleider BT



**Uit de Vaaronline ICT-behoeftepeiling valt een Top Tien samen**

**te stellen van informatie- en communicatietechnologie (ICT) waarover binnenvaartondernemers online willen beschikken.**

De Top Tien van belangrijkste zaken voor de binnenvaart luidt:

1. Scheepvaartberichten (informatie over stromingen)
2. Weerberichten, meteo-informatie
3. Waterstanden
4. Actuele vaarwegdiepten
5. Betonningswijzigingen
6. Vaarweginformatie (openingen, bedieningstijden, telefoonnummers)
7. Elektronische kaart (gestandaardiseerd, verwerkt stromingen, waterhoogten, diepte-informatie etc. automatisch)
8. Medische vraagbaak, online hulpverlening
9. Marifoon, automatische waarschuwing voor overgang van blokkanelen
10. Golfhoogten ruim water

Het merendeel van de onderwerpen in dit lijstje heeft te maken met reismanagement. Dat zal niemand echt verbazen. In de peiling heeft Bureau Telematica gevraagd een volgorde van belangrijkheid aan te geven: heel belangrijk, belangrijk, minder belangrijk en minst belangrijk. Zo wordt online actuele verkeersinformatie 'belangrijk' gevonden, evenals een Goudens Gids Binnenvaart. Ligplaatsreservering, melden via BICS en brandstofoptimalisatie worden wat 'minder belangrijk' gevonden. En dat verladers hun lading kunnen volgen of het kunnen chatten

met een spraakmakend binnenvaartpersoon heeft de minste prioriteit bij de ondervraagden. Dat is zo maar even een kleine greep uit de uitkomsten van de peiling.

## Lastiger

Kun je hieruit de conclusie trekken dat de laatstgenoemde zaken aan boord volstrekt niet belangrijk gevonden worden? Dat zou te kort door de bocht zijn. De uitkomsten van de ICT-peiling zijn duidelijk over de belangrijkste digitale wensen en behoeften van binnenvaartondernemers.

Het is iets lastiger om de online-wensen die 'minder' en 'minst belangrijk' scoren in de enquête op de juiste waarde te schatten. In de peiling is bijvoorbeeld niet gevraagd of een bepaalde online voorziening overbodig is. Een voorbeeld: online kerkdiensten scoren in de uitkomsten als 'minst belangrijk'. Maar we weten in dit geval niet hoeveel ondervraagden niet-kerkelijk zijn. Het geringe belang dat aan een online kerkdienst wordt gehecht, wijkt waarschijnlijk niet af van wat men aan de wal als antwoord kan verwachten, gegeven de ontkerkelijking van de samenleving.

Binnenvaartondernemers hebben minder sociale contacten van aangezicht tot aangezicht dan walbewoners. Het is dus niet onlogisch dat men elkaar in sociale en kerkelijke aangelegenheden graag persoonlijk ontmoet. Ontmoetingen via de computer scoren daarom niet echt, op deze gebieden.

## Maatwerk

Er valt nog heel veel te zeggen over de ICT-behoeftepeiling. In de komende afleveringen van deze rubriek zullen we er regelmatig op terugkomen. Belangrijk voor dit moment is of je alles kunt realiseren wat hoog op het

wensenlijstje van de varende ondernemers staat. Voor een deel gebeurt dit al. Veel informatie is in digitale vorm beschikbaar, zij het versnipperd en in niet-gestandaardiseerde vorm. Ook zit er vaak een hoop ballast bij. Zo krijg je de waterhoogten uit heel Europa via de gsm binnen, terwijl je alleen geïnteresseerd bent in de Rijn.

De uitdaging voor BT in de komende periode is te zorgen dat de leveranciers en aanbieders van ICT-diensten maatwerk gaan leveren. Dat is ook de inzet van BT in projecten als STIS en COMPRIS. Ook sluiten we daarmee aan bij de waarneembare trend in mobiele communicatie om de schaarste aan capaciteit en de beperkte bandbreedte optimaal te benutten. Slimme software en gestandaardiseerde uitwisseling van gegevens, in combinatie met gekoppelde netten van gsm/gprs en zo mogelijk draadloze netwerken (wlan's), kunnen voor een heel behoorlijk deel tegemoet komen aan de behoeften die de binnenvaart op dit moment in de uitkomsten van de enquête tot uitdrukking brengt. Bureau Telematica zal in STIS en COMPRIS de ICT-behoefte van de sector krachtig voor het voetlicht brengen.

*Wilt u het allemaal zelf eens rustig nalezen? De enquêteresultaten zijn verkrijgbaar bij BT en te raadplegen via onze webpagina: [www.binnenvaart.org](http://www.binnenvaart.org)*



# ‘Vakopleiding spreiden’

door Gerus Brugman

**“Bij de binnenvaart liggen nog veel mogelijkheden open. We moeten dan nog wel een beetje creatiever worden door op meer plaatsen in het land opleidingsmogelijkheden te realiseren, zodat de jeugd niet zo ver hoeft te reizen om de vakopleiding te kunnen volgen.”**

Dit zei onderwijsminister Maria van der Hoeven medio september in haar toespraak bij de opening van de Haven- en Transportdagen in Nijmegen. De oud-voorzitter van zowel Kantoor Binnenvaart als de RKSb Sint-Nicolaas benadrukte in haar nieuwe hoedanigheid nog maar eens het belang van goed nautisch onderwijs en het stimuleren van de jeugd om een baan in de binnenvaart te ambiëren.

Als voorgerecht kreeg het publiek op de zaterdagmiddag de inzegening voorgeschoteld door aalmoezenier Van Welzenes van de gloednieuwe, geavanceerde Mercurial Latistar. Dit schip zal veel in bulk gaan varen van Leiden en Wormerveer naar de Honig fabrieken

in Nijmegen. Dat haalt weer een hoop vrachtwagens van de weg.

## Stoomattracties

Nadat minister Van der Hoeven had gesproken, moest burgemeester Guusje ter Horst van Nijmegen voor de officiële openingshandeling even kraanmachinist spelen en met een beetje hulp van de echte kraanmeester een container van het ms Maxima takelen. Door de laadkist een halve slag te draaien werd een bord zichtbaar met de tekst Haven & Transportdagen Nijmegen.

Het publiek kon in het weekeinde van dichtbij zien hoe het laden en lossen en het overslaan en stapelen van containers in zijn werk gaat. Ook werd gedemonstreerd hoe in een container de inhoud behandeld werd met een heftruck. Een aluminium stuurhut op de wal trok heel wat verwonderde en bewonderende blikken: hij bleek van dichtbij veel groter en luxer dan je vanuit de verte zou vermoeden.

Tussen deze bedrijvigheid door was er

entertainment. Kinderen konden op een ‘piratenschip’ klimmen, er waren stoomattracties en muziekgroepen speelden zeemansliederen en havendeuntjes. De Nijmeegse brandweer verzorgde met hulp van de waterpolitie en Rijkswaterstaat op de Waal een spectaculaire blusdemonstratie. Ook oude ambachten ontbraken niet. En spreekstalmeester Sander Janssen verstrekke voortdurend informatie over de binnenvaart en had via de marifoon contact met passerende schepen, waar het publiek het nodige van op kon steken. Het nautisch onderwijs, stichting Meander voor woongelegenheid voor schipperskinderen, Bureau Voorlichting Binnenvaart en Kantoor Binnenvaart bemanden stands, waar het publiek in royale mate informatie vroeg.

*Burgemeester Ter Horst en minister Van der Hoeven hebben zichtbaar plezier in de attenties die ze voor hun bijdragen aan de opening van de Nijmeegse Haven- en Transportdagen kregen. (Foto Gerus Brugman)*



# Zwaarder weer op komst voor grotere schepen

Rabobank: 'Door overcapaciteit rendementen onder druk'

door Jos Hoffmann

**Doordat er vaker semi- en volcontinu wordt gevaren en er ook steeds meer grote schepen in de vaart komen, wordt een overcapaciteit in deze binnenvaartcategorie verwacht. Daarentegen is er als gevolg van de sloopregeling nu al een tekort aan schepen tot 1000 ton, terwijl er de komende jaren nog veelal kleinere en oudere schepen zullen worden gesloopt. De overcapaciteit in de categorie grote(re) schepen, zal tot afnemende rendementen leiden.**

Deze vooruitzichten signaleert Cijfers & Trends, de gezaghebbende jaarlijkse studie van de Rabobank naar de economische ontwikkelingen en toekomstperspectieven van 75 branches in het midden- en kleinbedrijf (MKB).

## Kleine schepen

Ofschoon volgens de wetten van vraag en aanbod ondercapaciteit tot betere opbrengsten en dito rendementen zou moeten leiden, laat de nieuwste editie van Cijfers & Trends zich niet over het toekomstperspectief voor de kleine binnenvaart uit. Helaas, want in dit segment is de vraag juist actueel of het bankwezen nog (ooit) brood ziet in de financiering van jonge schippers, die als verstandige ondernemer klein en met betaalbaar bestaand materiaal willen beginnen. Alleen tussen de regels door lezend, is de heersende trend bij ook de Rabobank zelf te ontwaren. 'De ontwikkeling van nieuwe kleine schepen stagneert echter. De bouwkosten per ton ladingcapaciteit blijken nog te hoog uit te vallen', aldus Cijfers & Trends, aangevend dat ook deze financier pas interesse voor kleine schepen kan opbrengen als nieuwbouw haalbare kaart wordt.

## Zwaarder weer

Een economisch perspectief voor de overige binnenvaart wordt wel geschetst.

Aangehaald wordt de verwachting dat het aandeel van de binnenvaart in het grensoverschrijdende vervoer in de periode tot 2010 gaat afnemen, terwijl de sector door de toename van het totale goederentransport het vervoerde volume jaarlijks met circa 3% zal zien stijgen. In het binnenlandse vervoer wordt in de periode tot 2010 een groei met 1 tot 2% per jaar voorzien. 'Verwacht wordt echter dat deze geleidelijke groei van het ladingaanbod onvoldoende zal zijn om de extra capaciteit, die op korte termijn op de markt komt, te kunnen opvangen. De druk op de prijzen, en dus op de rendementen, zal de komende jaren merkbaar toenemen', voorspelt de studie. In simpele woorden vertaald: zwaarder weer op komst. Het zal dan ook niet voor niets zijn, dat de Rabobank de binnenvaartondernemers ertoe maant 'meer dan voorheen hun bedrijfseconomische capaciteiten te ontwikkelen en nauwlettend de marktontwikkelingen te volgen.'

Cijfers & Trends meldt voor de komende jaren specifiek een structurele toename van het kolenvervoer per binnenschip als gevolg van mijnsluitingen in Duitsland, blijvende groei in de containervaart en dankzij grote infrastructuurprojecten als de Betuwelijn en de HSL voorlopig nog voldoende ladingaanbod in het vervoer van zand en grind. 'Door het in de vaart komen van nieuwbouwschepen zal evenwel in dit segment de rentabiliteit onder druk komen te staan', waarschuwt de studie.

## Redelijk jaar

In de terugblik op 2001, het jaar waar de bank de nieuwe cijfers en trends uit heeft gedestilleerd, wordt het rendement in de binnenvaart concreet belicht. De ontwikkeling daarvan was weliswaar minder florissant dan in 2000, aldus de studie, maar 2001 was voor de binnenvaart toch een redelijk jaar. 'Zowel de drogelandingvaart als het

vervoer van zand en grind en containers scoorde redelijk. Voor de enkel- en dubbelwandige tankvaart was het jaar zelfs uitstekend. Deze gunstige ontwikkeling was vooral te danken aan prijsontwikkelingen op de wereldmarkt van minerale olieproducten'.

In het containervervoer over water was er een groei met vijf procent ten opzichte van het jaar daarvoor, signaleert Cijfers & Trends. Wel is de sterke groei die zich in 2000 manifesteerde, afgevlakt. De niettemin blijvende groei wordt toegeschreven aan het gegeven dat vervoersstromen van containers steeds vaker via de binnenvaart geleid blijken te worden. 'De verdere ontwikkeling van inlandterminals en regionale overslagcentra speelt hierbij onmiskenbaar een rol.'

## Onvoldoende innovatie

In algemene zin constateert de Rabobank dat ondernemers in het MKB, waar ook de particuliere binnenvaart toe wordt gerekend, onvoldoende innoveren. En diegenen die dat wel willen, komen op de gebieden kennis en financiën de grootste struikelblokken tegen, aldus John van Nuenen, lid van de raad van bestuur van de Rabobank Groep, onlangs bij de presentatie van Cijfers & Trends 2001. Een belangrijk knelpunt is de kennisoverdracht van instituten als universiteiten en multinationals naar het MKB. De Rabobank roept echter ook de overheid op om te blijven investeren in het stimuleren van kennisontwikkeling bij ondernemers en in research & development-projecten. Ook voor branche-organisaties en accountants ziet de bank een belangrijke taak op het gebied van kennisoverdracht en het ondersteunen van ondernemers. 'Zelf neemt Rabobank als marktleider in het MKB de verantwoordelijkheid door ten behoeve van ondernemers onder meer

Lees verder op pagina 26



# Samen sterk!

door Koos van den Berg, vice-voorzitter Kantoor Binnenvaart, voorzitter CBOB

Het was voor mij een bijzondere gewaarwording: voor het eerst in zestien jaar met Prinsjesdag niet in Den Haag. Maar met niet minder interesse heb ik de politieke ontwikkelingen gevolgd. Daarbij ging mijn belangstelling uiteraard in het bijzonder uit naar de beleidsvoorstellen van de nieuwe bewindslieden op Verkeer en Waterstaat. Wat zou de nieuwe wind die er zou gaan waaien op dit terrein gaan betekenen? Bovendien wekte het feit dat de nieuwe minister bepaald geen vreemdeling is in binnenvaartland natuurlijk positieve verwachtingen. Nu, dat viel nogal tegen. Ik besef heel goed dat de economische omstandigheden dit kabinet niet bepaald meezitten. Welk kabinet er ook gezeten zou hebben, het zou erg onverstandig zijn te doen of er wat dat betreft niets aan de hand is. Maar men zou wel mogen verwachten dat er juist in zo'n situatie van krappe budgetten strategisch verantwoorde keuzes worden gemaakt. Daar blijkt echter heel weinig van uit deze begroting. Van echte vernieuwing trouwens evenmin. Hoogstens meer van hetzelfde en voor de binnenvaart kan zelfs dat niet eens worden gezegd.

## Kortzichtig

Op zeker twee punten zou ik het beleid zelfs kortzichtig willen noemen. In de eerste plaats blijkt dit kabinet er veel aan gelegen om nu eindelijk eens paal en perk te stellen aan de nog steeds groeiende files in ons land. Dat is overigens niets nieuws, we horen al vele jaren niet anders. Het is achtereenvolgende kabinetten echter niet gelukt het tij te keren. Het nieuwe kabinet zoekt de oplossing vooral in het versneld aanleggen van extra rijstroken; daartoe wordt zelfs een speciale wet voorbereid. Op zichzelf genomen is hier best iets voor te zeggen, maar het is absoluut geen oplossing! Van nieuwe

initiatieven om een deel van het nog steeds toenemende vrachtvervoer over te brengen van weg naar water is hoegenaamd niets te lezen, terwijl dat toch al op korte termijn zoden aan de dijk zou zetten. Een gemiste kans dus. Vooral het gebrek aan aandacht voor het belang van de kleinere vaarwegen is teleurstellend, omdat daar nu juist zoveel mogelijkheden liggen om iets echt structureels te doen. De markt ziet daar kennelijk wel mogelijkheden liggen, zoals onder meer blijkt uit het dezer dagen begonnen project Distrivaart.

## Tekort blijft bestaan

Een ander voorbeeld van kortzichtigheid vormt het nog steeds tekort schietende onderhoudsbudget. Zo kom je jezelf onherroepelijk een keer tegen! En dan blijkt goedkoop duurkoop. Onlangs verschenen er berichten in de pers dat er een jaarlijks tekort van ongeveer 100 miljoen euro voor onderhoud zou bestaan. Dat tekort bestaat echter al jaren. Meerdere malen heb ik hier in het recente verleden met collega's in de Tweede Kamer aandacht voor gevraagd; daar zijn zelfs moties en amendementen over aangenomen, maar de regering heeft er nooit iets mee gedaan.

Ook dit kabinet gaat dus voort op deze kwalijke weg. Hier wreekt zich het feit dat een aantal mega-projecten vrijwel alle ruimte in het budget opslokken. Daarbij behoort ook de Betuwelijn waarvoor het kabinet een nieuw rentabiliteitsonderzoek aankondigt. Maar de aanleg gaat wel door. Het gevaar van een al of niet verkapte vorm van subsidiëring van het onrendabele spoorvervoer ten koste van het vervoer over water blijft levensgroot dreigen.

## Geen woorden ....

Er staan ook positieve zaken voor de binnenvaart in de begroting.

Zo wordt aangekondigd dat ingezet wordt op het bevorderen – op Europese schaal – van harmonisatie van regels, mede als vervolg op de Pan-Europese Binnenvaartconferentie. Een heel goede zaak, waar de branche met smart op zit te wachten. Maar: woorden zijn geduldig; nu de daad bij het woord!

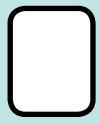
Duidelijk is dat de binnenvaart een spannende tijd tegemoet gaat, zowel in economisch als in politiek-bestuurlijk opzicht. Belangrijke beslissingen staan voor de deur; ik denk in dit verband ook nog aan de toegang van de binnenvaart tot de Tweede Maasvlakte. Het belang van een zo breed mogelijk front van de binnenvaart richting politiek en overheid is evidentier dan ooit! Alle organisaties in Kantoor Binnenvaart zullen zich hier sterk voor maken.

Want zo ooit, is nu de leus *Samen sterk* van toepassing!

## Secretariaatsnieuws CBOB

**Havengeld Duisburg** - Een van onze leden merkte dat overnachtingen in de havenmond van de Duisburger haven sinds kort weer in rekening worden gebracht. Het betreffende gebied was altijd al havengeldplichtig, maar sinds een nieuwe beheerder camera's geplaatst heeft, wordt ieder 'gezien' en aangeslagen. Voor alleen overnachtingen tussen 22.00 en 06.00 uur vinden wij dat wel bezwaarlijk, gezien het tekort aan voldoende veilige overnachtingsplaatsen op de rivier. Wij hebben Schuttevaer Internationaal gevraagd te proberen hiervoor een regeling te treffen.

**Nieuw in de vaart** - Op 5 oktober hebben Thijs en Wilma Verschoor hun nieuwe schip, ms Avelingen, in de vaart gebracht. Het schip, 86 x 9,50 x 3,20 m, ca 1660 ton, wordt voortgestuwd door een Caterpillar type 3508 en heeft een 350 pk Scania boegschroef. De Avelingen is voorzien van een luikenkap en wordt ingezet in het drogelandvervoer.



# Uitspraak maakt meer onderhandelen nodig

*'Havengeldheffing Hengelo niet onredelijk'*

door Henk van der Velde, secretaris CBOB

**Kantoor Binnenvaart blijft samen met Koninklijke Schuttevaer proberen via onderhandelingen havengeldverordeningen die in onze ogen onredelijk zijn, aangepast te krijgen. Dat klemt voortaan des te meer, nu de belastingkamer van het gerechtshof in Arnhem de CBOB in het ongelijk heeft gesteld in enkele zaken over de havengeldtermijnen in de gemeente Hengelo. Andere gemeenten kunnen –en zullen- zich ook op deze uitspraak beroepen.**

De zaken dienden op 7 augustus in Arnhem. Wij bestreden namens enkele leden het feit dat Hengelo een nieuwe termijn in rekening bracht bij tussentijds vertrek uit de haven. In het vorige magazine schreven we daar al over. In de inmiddels gedane uitspraak stelt het Hof dat de havengeldverordening niet leidt tot een onredelijke of willekeurige heffing van havengelden en dat de gemeente de verordening niet heeft opgesteld tegen de bedoelingen van de regelgever.

Ook stelt het Hof dat het onjuist is te stellen dat binnen een zelfde tijdperiode niet opnieuw havengeld kan worden geheven. De verordening is daar duidelijk in en spreekt over een havengeldheffing per reis. Alleen een onafgebroken verblijf in het gemeentelijk vaarwater geeft recht op een maximaal verblijf van veertien dagen, aldus de uitspraak. Bij vertrek uit de haven begint een nieuwe reis, vervalt het recht op de eventueel resterende dagen en wordt bij terugkomst in de haven opnieuw havengeld geheven. "Omdat," zegt de rechter, "in onderhavig geval per reis havengeld is geheven, is van meervoudige heffingen geen sprake."

## Ongelijkheid

Wij vinden dit een teleurstellend resultaat; we hadden op een meer genuanceerde uitspraak gerekend. Hoewel de gemeente juridisch blijkbaar gelijk heeft, is er voor ons gevoel toch ongelijkheid. Immers, de schepen die de maximale periode in de haven 'uitdienen' kunnen daar gebruik blijven maken van de faciliteiten, terwijl de schipper die in diezelfde periode enkele reizen doet, meervoudig moet betalen voor hetzelfde. Of het schip geladen of leeg is, doet voor de heffing niet terzake. Deze zaken speelden zich af in 1999 en zijn daarom beoordeeld op de destijds geldende havenverordening. Nadien hebben de gemeente en, namens de organisaties, Binnenvaart Nederland en Schuttevaer onderhandeld over aanpassing van de havengeldheffing. Hengelo heeft toen de verordening zodanig aangepast, dat er ook bepaalde abonnementsvormen mogelijk zijn voor meer reizen in een periode.

De juridische weg is met deze uitspraak volledig bewandeld. Juristen verzekeren ons dat cassatie aantekenen bij de Hoge Raad zinloos is. Voor bezwaarprocedures tegen gemeenten die soortgelijke havengeldverordeningen hanteren als Hengelo deed, is het perspectief door deze uitspraak ongunstig. Daarom zullen we samen met Koninklijke Schuttevaer met nog meer klem trachten door onderhandeling onredelijke verordeningen aangepast te krijgen. Het streefdoel blijft het systeem van Rotterdam en Amsterdam: binnen een bepaalde periode tegen één betaling van havengeld vrijelijk in en uit mogen varen. Overigens moet u er nu nog meer dan vroeger alert op zijn dat havengelden in uw kostprijberekening worden meegenomen.

## Confidentie

Ik schrijf u in het goede vertrouwen, dat-gij mij gehoor zult geven.

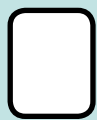
Philemon 21

*Waar zou de schippersfamilie aan gedacht hebben toen zij haar schip Confidentie, vertrouwen, noemde? Om te beginnen gaat vertrouwen vaak over het grote geheel. Durf je de toekomst aan? Heeft het zin om een schip te kopen en er je onderneming van te maken? Voor wie gelooft, is dat vertrouwen niet los te maken van God. In alle onzekerheden van het leven probeer je te bouwen op Hem. Dat omvattende vertrouwen bestaat dan weer uit heel veel kleine stukjes vertrouwen. Kun je ervan op aan dat iedereen zijn werk doet? Dat er op tijd wordt betaald en dat de motor het blijft doen?*

*Soms kunnen de dingen en de mensen diep teleurstellen. Dan krijgt het vertrouwen een grote knauw. Het kan maken dat een mens niet meer echt te voorschijn komt met wat er werkelijk van binnen omgaat. Vertrouwen is altijd een waagstuk, want je weet niet of het beantwoord wordt. De apostel Paulus vraagt in zijn korte brief aan Philemon om hulp. Niet voor zichzelf, maar voor iemand anders. Hij heeft geen garantie dat hij gehoor vindt, maar hij waagt het erop en schrijft 'in goed vertrouwen'.*

*Aan dieren kunnen we zien hoe erg het is wanneer vertrouwen beschadigd is. Als zij zijn geschopt of geslagen, komen ze niet meer dichtbij. Zo is het ook met ons. Alleen als er vertrouwen is, kunnen we elkaar nabij zijn. Je kunt zelfs met een wildvreemde persoon vertrouwelijk spreken. Op voorwaarde dat je woorden bij die ander veilig zijn. In sommige beroepen moet je daarom geheimhouding beloven. In de kerk wordt dat gevraagd aan wie een ambt op zich nemen. Als er ook ergens vertrouwelijkheid mag worden verwacht, is het daar. Door de omgang met God kunnen wij vertrouwen leren. Dat je diepste denken en voelen veilig bij Hem zijn, ondanks al onze onbeholpenheid en onvolkomenheid.*

ds R.J. Bakker



# Het loopt uit de hand..

door Wim Sakko, voorzitter ONS

**De kop boven deze bijdrage is een veel gehoorde opmerking over de nieuwbouw. Zo af en toe bekruipt ook mij dat gevoel als je weer een ponton met zoveel casco's ziet binnenkomen. 'Misschien wel een beetje veel 135-meter schepen', las ik in de Schuttevaer.**

Het maakt het voeren van een effectief capaciteitsbeleid en verschuiving van vervoer van weg naar water nog noodzakelijker dan het al was. Elders in het magazine vindt u een verslag van een werkgroep van Kantoor Binnenvaart met voorstellen voor een toekomstig Europees capaciteitsbeleid en voor het stimuleren van het vervoer over water.

## Haken en ogen

Op één punt voel ik me verplicht nog een toelichting te geven. Dat is het idee dat ik heb gelanceerd om de gelden uit het sloopfonds ook te benutten voor financiering van schepen in sectoren waar de banken dat laten liggen. Daar zijn veel reacties op gekomen, zowel positief als negatief. U kon ze lezen in een vorige editie van Magazine Binnenvaart, en op het discussieplatform Vaart!Forum op internet. Ik zal niet zeggen dat het lanceren

van mijn idee vooral bedoeld was om reacties uit te lokken, ook al begint het oplaten van proefballonetjes welhaast beleid te worden. Evenmin was het, durf ik te stellen, een onbekookte gedachte. Bij het ontvouwen van het idee gaf ik al aan me te realiseren dat het iets ongebruikelijks was, waar vast de nodige haken en ogen aan zouden zitten. Die zijn zowel in de reacties als in de werkgroepdiscussie duidelijk aan het licht gekomen. Vanwege de kracht van de tegenargumenten heb ik het idee dan ook laten varen. Niettemin was het goed om te zien dat het onderwerp veel discussie heeft losge maakt. Daaruit blijkt maar weer dat het thema capaciteit sterk leeft in de binnenvaart.

## Financiële instellingen

De werkgroep van Kantoor Binnenvaart (bestaande uit merendeels varende bestuursleden van CBOB, ONS en RKSB) heeft dus geconcludeerd dat financiering geen onderdeel kan zijn van de benutting van het reservefonds. Daar zijn verschillende redenen voor. De belangrijkste is natuurlijk, dat dat een taak is van de bestaande financiële instellingen. Zij kunnen en moeten beoordelen of een bepaalde financie-

ring kan en daarbij vooral de ondernemer in kwestie inschatten op zijn kwaliteiten. Dat is toch vaak het belangrijkste voor een financiering: de kwaliteit van de ondernemer en een goed ondernemersplan. Ga je je daar als bedrijfstak mee bemoeien, dan begeef je je op een terrein waar je geen verstand van hebt en loop je het risico dat collega's over collega's moeten gaan oordelen. Dat is niet goed. Verder is het zo dat starters en doorstarters wanneer banken passen voor een financiering als laatste redmiddel een beroep kunnen doen op de Rijks-groepsregeling Zelfstandigen.

## Startershulp

De werkgroep heeft daarnaast, mede naar aanleiding van de reacties op het idee, gezegd dat het goed zou zijn wanneer met name starters goede hulp kunnen krijgen bij het maken van een ondernemersplan en begeleiding bij de financieringsbesprekingen en de beginfase van het ondernemen. Hier ligt wellicht ook een taak van Kantoor Binnenvaart.

*Ik wens u een goede vaart.*

Vervolg van pagina 23

netwerken uit te bouwen en beschikbaar te stellen en lokale en samenwerkingsverbanden te stimuleren om ondernemerschap en innovatie te bevorderen.'

Volgens Van Nuenen is het hard nodig dat het midden- en kleinbedrijf zowel aan de kosten- als aan de omzetkant meer innoveert. 'Innovaties in producten, processen en diensten zijn hét middel om de kosten te verlagen en de omzet te verhogen.' Het MKB innoveert wel,

stelt de bank vast, maar niet genoeg. 'Slechts 5% van de innovaties is werkelijk nieuw, de rest van wat ondernemers innovaties noemen is geadopteerd uit andere branches en bedrijven. Samenwerking daarbij is slechts bij 45% aan de orde (in de agrarische sector 75%), terwijl slechts 5% gebruik maakt van subsidiemogelijkheden.'

De binnenvaart kan zich deze aansporing van de Rabotop aantrekken. Ook deze sector is een MKB-tak die nog maar bescheiden innoveert. De Jowi-formule, het Neo Kemp-concept,

het Riverhopper-project en het meel-schip Mercurial Latistar zijn ten slotte, hoe aansprekend of spraakmakend ook, maar een paar innovaties die recent van de grond zijn gekomen. Een evenzeer belangrijk project als het zelfladende/lossende drogeladingschip (huisvuil, containers, etc.) bijvoorbeeld, is ondanks interessante ideeën en aanzetten voortijdig gesneefd. En wie hoort er nog iets van de Whaletail? De sector heeft speciaal Bureau Innovatie Binnenvaart in het leven geroepen om meer vernieuwing te stimuleren.

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

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