

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 4 - NUMMER 11 - NOVEMBER 2002

Wijzigingen in  
FOB-condities

Langste aquaduct  
van Europa klaar

Waterpolitie hamert op  
vervoersdocumenten

Retourprovisie kan  
flink voordeel geven

Het hoe en waarom van  
Kantoor Binnenvaart

**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

Redactie bureau 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

info@bunkintermedia.nl

www.bunkintermedia.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:

Zonder tankvaart staan talloze voer-  
tuigen, fabrieken en kachels stil. Dat  
belang blijkt vaak niet uit de vrachten  
die de particuliere vervoerder ontvangt.  
In dit nummer op pagina 21 een sug-  
gestie voor een ingrijpende koerscorrectie  
aan verladings- en bevrachterskant.  
(Foto-DeltaDesk)



## Schuttevaer bespreekt rapporten van RvTV 11

## Langste aquaduct van Europa gereed 14 en 15



## Waterpolitie let scherper op vervoersdocumenten 26 en 27

## rubrieken

Berichten van Kantoor Binnen-  
vaart, CBOB, ONS, RKSB  
Sint-Nicolaas, Bond van Eigen-  
schippers en VBR. Deze-maand  
onder meer: Het hoe en wat  
van Kantoor Binnenvaart  
**35 en 37**

**Belgische Bladzijde:**  
Vlaamse investeringssteun  
voor schippers  
**41**

ESO-brief over bottleneck Donau	4
Aanpassingen Antwerpse FOB-condities	7
ABRI over fiscaal voordelig investeren	9
Ledenraadpleging Koninklijke Schuttevaer	11
AMVV: Protest tegen afschaffen subsidie welzijnsorganisaties	13
Werk aan vaarwegkruising Elbe vordert zienderogen	14 en 15
Functies in de Rijnvaart	17 en 19
Ingezonden brieven	21
Retourprovisie kan flink geld opleveren	22 en 25
Recht & Wet: Arbeidsovereenkomsten	25
Politie hamert op vervoersdocu- menten	26
Proefneming met papierarm transport	27
KSV: Stijgend ongenoegen over Zwartslui / Vraag en antwoord	29
De creatieve boodschappers van het BVB	31
Bureau Telematica	33

# 'Bottleneck in Donau niet uitdiepen is een grove fout'

door Jos Hoffmann



**De ESO vindt het een 'grove fout' om op de Donau tussen Vilshofen en Straubing slechts rivierbouwkundige wer-**

**zaamheden uit te voeren, waardoor geen structurele losdiepte van 2,50 meter ontstaat. 'Het zal de binnenvaart veel nadeel berokkenen in haar concurrentievermogen ten opzichte van andere verkeersdragers.'**

Dit schrijft het ESO-bestuur aan Dirk Van Vreckem, hoofd van het directoraat-generaal TREN van de Europese Commissie. De ESO vraagt de commissie bij de Duitse verkeersminister haar invloed aan te wenden en ervoor te

zorgen dat op dit beruchte, ondiepe traject een uitbouw van de Donau wordt gepland die het hele jaar een vaardiepte van 2,50 meter garandeert.

Het ESO-bestuur reageert met zijn brief op het recente Duitse besluit te kiezen voor een aanpak van de 70 kilometer tussen Straubing en Vilshofen, die de natuur en het landschap ter plaatse zo min mogelijk aantast. Uitdiepen is daar geen onderdeel van. Gezien de wisselende waterstanden op de Donau moet daardoor elders aan de Donau vaak gelicht of omgeladen worden.

'Wordt het huidige besluit werkelijk uitgevoerd, dan zal dat voor de hele Europese binnenvaart een zware tegenslag zijn. Het gaat hier niet om een nationale kwestie, maar wel om een kwestie van aanzienlijk economisch en milieupolitic belang voor de Europese Unie. Wegens de bottleneck wordt de verbinding tussen de Noordzee en de Zwarte Zee ten zeerste gehinderd en wordt de Europese binnenvaart, die in dit gebied in staat ware tot verwerking

van een aanzienlijke groei, sterk in haar concurrentievermogen belemmerd', schrijft het ESO-bestuur.

Het wijst erop dat momenteel het overgrote gedeelte van de nieuwe transporten die door de veranderingen in Midden- en Oost-Europa op gang zijn gekomen, via weg en spoor gaat. Het slotrapport van de WSD-Süd over de uitbouw van de Donau toont dat ook aan, aldus ESO. Als oorzaak van het mindere gebruik van de binnenvaart, wordt daarin de situatie tussen Straubing en Vilshofen aangewezen. 'Ook het Witboek van de Europese Commissie over het verkeersbeleid tot in 2010 kan alleen maar tot de conclusie leiden, dat de uitbreiding van de trajectsectie Vilshofen-Straubing gerealiseerd dient te worden met als streefdoel een vaardiepte van 2,50 meter.' Het ESO bestuur betoogt dat dit traject niet afdoende verbeteren, haaks staat op het Europese verkeersbeleid, dat immers aanstuurt op de verlegging van goederentransport naar milieuvriendelijke verkeersdragers.

Van Vreckem  
(Foto DeltaDesk)

## 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 / RKSBB / KANTOOR BINNENVAART / VBR / BvE \*
- \* Svp doorhalen wat niet van toepassing is.

Mijn gegevens zijn: (= aanbrenger)

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 aanbrenger hetzelfde geschenk.

# Jules Vernes achter-achterneef

door Jos Hoffmann

**Geen schippers meer aan boord, maar operators. Functionarissen die in een soort van control room in plaats van een stuurhut beeldschermen, klokjes en meters in de gaten houden om eventuele storingen te signaleren en verhelpen. Die niet meer sturen, de reguleur bedienen en op de radar turen, maar alleen bij storingen en noodgevallen ingrijpen. Operators die in hun eentje op het voorste schip het commando voeren over een konvooi van vier, vijf en wellicht meer schepen, die verder onbemand en volledig elektronisch bestuurd varen.**

Bij de CCR moet een verre nazaat van Leonardo da Vinci zitten. Of op z'n minst een achter-achterneef van Jules Verne. Alleen een fantasierijke futurist in de traditie van de Italiaan die eeuwen geleden al een vliegtuig bedacht, respectievelijk de Fransman die in de 19e eeuw over raketten verzong, kan immers van zo'n verre gaand computergestuurde binnenvaart dromen. Je wrijft werkelijk je ogen uit als je leest hoe dat eerbiedwaardige gezelschap, dat zich bij mijn weten nog nooit eerder op visionaire gedachten liet betrapen, de toekomstige binnenvaart ziet en aanbeveelt de beroepsopleidingen daar alvast op in te gaan richten. Het is alsof de gebroeders Das het roer in Straatsburg hebben overgenomen. Heb ik wat gemist? Is er een stille Palais du Rhin-revolutie geweest, waarbij deze toekomsttekenaars de macht hebben gegrepen ten koste van een zo broodnuchtere figuur als 'onze' Hollandse secretaris-generaal?

Regeren is vooruitzien, akkoord. Het is nooit verkeerd om te proberen jaren of decennia vooruit te kijken. Als je niet tracht het ondenkbare te bedenken en de voorbolder blijft beschouwen als uiterste voorwaartse gedachtegrens, kom je maar moeizaam verder. Ook al staat die voorbolder tegenwoordig hon-

derd meter verder weg dan op een spits, toch is dat voor een toekomstvisie nog lang niet ver genoeg. Maar je kunt het ook overdrijven.

Natuurlijk, er is al een hoop geavanceerde computer- en communicatietechniek voorhanden en in ontwikkeling, op grond waarvan nu reeds met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kan worden aangenomen dat een optimaal gecomputeerd schip geheel of nagenoeg onbemand zal kunnen varen. Ook op de rivier en in de haven. In een ongestoord (let op dat woord!) samenspel van gprs, gps, radar, transponders, sensors en micro-processorbesturing is dat nu reeds allerminst ondenkbaar.

Maar dan heb ik het met nadruk alleen over varen. Over het schip of een reeks schepen in ganzenpas zich van punt A naar punt B naar punt C etcetera laten verplaatsen. Zet in je gps waypoints uit, koppel je gps aan je stuurautomaat, en het kan nu al. Integratie hiervan met radar en met locatiesignalering en identificatie van andere schepen, ook buiten radarbereik, is – op proef- in de binnenvaart ook al verwezenlijkt. Dus is je computergestuurd verplaatsen waarbij rekening wordt gehouden met de overige vaart ook al mogelijk. Zo gaan de ontwikkelingen en verfijningen ongetwijfeld alsmat verder en verder. Dat zal de huisfuturist van de CCR best goed zien.

In zijn ruime blikveld zit echter een flinke blinde vlek. Om in actuele transporttermen te blijven: een dode hoek. En daar zitten toevallig nou net zaken in, die onbemand of met alleen een operator varen wel virtueel, maar niet reëel mogelijk maken. Of er moet nu opeens een briljant alternatief voor touw en staal draad worden gevonden om schepen vast te maken en te koppelen – door de operator per computer uitgevoerd, vanzelfsprekend. En een techniek om jachtjes uit je vaarwater te weren.

Want die worden vanwege de kosten natuurlijk niet allemaal van dezelfde high tech voorzien als de binnenvaart, en blijven zodoende de vaak grillige mede-vaarweggebruikers die je niet aan zien komen en plots voor je kop gaan koersen. Zien we dan een by operator-geregeld schip, laat staan konvooi, net zo alert en vakkundig reageren als een echte schipper?

Zo zijn er nog wel meer basale zaken die het verschil maken tussen het pure varen met en het runnen van een schip, en die altijd wel gewoon mensenwerk zullen blijven. Of dirigeert de operator straks ook een legertje robotjes, die repareren, smeren, filters verwisselen, bikken, schuren, schilderen en de wrijf-houten verhangen?

Het is absoluut goed om in het binnenvaartonderwijs gedegen aandacht te besteden aan automatisering, elektronica en ICT, opdat de toekomstige schipper de nieuwe technologie optimaal weet te gebruiken en benutten. Maar het schippersambacht moet het leerdoel blijven. Een volledig computergestuurde scheepvaart met louter operators aan boord is namelijk een utopie. Tenzij je rails op de waterbodem legt en wielstellen onder de schepen maakt. Europa als één groot Madurodam. Ook een optie. Maar dan dopen we de CCR-zetel in Straatsburg wel om in Palais du Train.

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

# Antwerpse FOB-condities op onderdelen aangepast

door Gerard Kester

**Onlangs zijn de 'Antwerpse voorwaarden 1951 voor leveringen uit lichter aan lijnschepen', ofwel de FOB-condities, enigszins aangepast, onder meer aan de euro. Van de bepalingen omtrent de lostijden, liggelden en vergoedingen in dit artikel de belangrijkste.**

De FOB-condities maken op een aantal gebieden onderscheid tussen Rijntrafiek en Niet-Rijntrafiek. Met dit laatste wordt bedoeld alle leveringen vanuit Nederland, België en Frankrijk via de zuidgrens.

Zowel voor de Rijntrafiek als de Niet-Rijntrafiek loopt de normale dag van 6.00 uur tot 21.45 uur en omvat de ochtendshift (6.00 - 13.45) en namiddagshift (14.00 - 21.45). De nachtshift (22.00 - 5.45) telt slechts indien er daadwerkelijk gelost wordt of indien de schipper schriftelijk verzocht wordt zich gereed te houden.

## Lostijd Rijntrafiek

### Gemakkelijk behandelbare producten:

van 75 tot 150 ton	1 shift
meer dan 150 ton tot 350 ton	2 shiften
meer dan 350 ton tot 700 ton	3 shiften
meer dan 700 ton tot 1000 ton	4 shiften
meer dan 1000 ton:	1 shift extra per 750 ton

### Moelijk behandelbare producten:

van 75 ton tot 200 ton	2 shiften
meer dan 200 ton tot 300 ton	3 shiften
meer dan 300 ton tot 400 ton	4 shiften
meer dan 400 ton tot 550 ton	5 shiften
meer dan 550 ton tot 700 ton	6 shiften
meer dan 700 ton tot 850 ton	7 shiften
meer dan 850 ton tot 1000 ton	8 shiften
meer dan 1000 ton:	1 shift extra per 200 ton

**Toelichting:** gemakkelijk behandelbare producten zijn:

- producten die aangeleverd worden in partijen van minimum 75 ton per lichter, waaraan geen beperkingen worden opgelegd wat betreft lading of stuwning in het zeeschip;

- indien het om stukgoed gaat: eenheidsgewicht van 1 tot 5 ton, maximum 3 x metend en maximum 6 meter lang;
- indien het om ijzer en staal gaat: eenheidsgewicht van 1 tot 30 ton, maximum 2 x metend en maximum 18 meter respectievelijk 60 inch lang.

### Niet-Rijntrafiek, alle producten

van 75 ton tot 200 ton	2 shiften
meer dan 200 ton tot 750 ton	4 shiften
meer dan 750 ton tot 1600 ton	6 shiften
meer dan 1600 ton	8 shiften

## Liggelden Rijntrafiek

Voor motorschepen: € 0,24 per ton per shift over het volledig laadvermogen.

Gedurende de eerste 2 shiften is het liggeld begrensd op 3 x de aangeboden partijgrootte en tenminste de helft van het laadvermogen.

Voor sleepschepen en duwbakken: € 0,13 per ton per shift over het volledig laadvermogen. Is de aangeboden partij kleiner dan een derde van het laadvermogen, dan treedt, dan eveneens een begrenzing in werking.

## Liggelden en overliggelden Niet-Rijntrafiek

	met voortstuwing	zonder voortstuwing
t/m 750 ton	0,15	0,09
meer dan 750		
t/m 1600 ton	0,14	0,08
meer dan 1600 ton	0,12	0,07

Het liggeld is per shift, in euro's en berekend over het maximaal laadvermogen. Het totaal bedrag der liggelden dat per shift voor een binnenschip verschuldigd is, mag niet lager zijn dan dit waarop het grootste binnenschip van de lagere categorie recht zou hebben. Het minimumliggeld is voor motorschepen € 29,75 per shift en voor sleepschepen en duwbakken € 18,59.

Na afloop van de ligtijd, die even lang



Voor leveringen aan zeeschepen uit binnenvaartschepen, gelden in Antwerpen de Free On Board (FOB)-condities uit 1951, telkens volgens de nieuwste aanpassingen. (Foto DeltaDesk)

is als de lostijd, is overliggeld verschuldigd. Het overliggeld is liggeld verhoogd met 50%.

## Vergoedingen Rijntrafiek en Niet-Rijntrafiek

### Nachtshift

t/m 750 ton	€ 18,59 per uur met een minimum van 3 uren
meer dan 750	€ 24,78 per uur met een minimum van 3 uren
t/m 1600 ton	meer dan € 30,99 per uur met een minimum van 3 uren

### Zondagsvergoeding, morgen- en namiddagshift

t/m 750 ton	€ 27,89 per uur met een minimum van 3 en maximum van 8 uren
meer dan 750	€ 37,18 per uur met een minimum van 3 en maximum van 8 uren
t/m 1600 ton	meer dan € 46,48 per uur met een minimum van 3 en maximum van 8 uren

Lees verder op pagina 9

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

Met de zondagen worden ook de wettelijke feestdagen bedoeld.

Indien op een zondag of in de nachtshift gelost wordt, telt deze als lostijd. Ingeval de lostijd reeds overschreden is, is per gebruikte shift een extra vergoeding verschuldigd van één shift liggeld of, indien van toepassing, overliggeld. De vergoedingen zijn niet alleen verschuldigd indien daadwerkelijk gelost wordt, maar ook indien het schip besteld is om te lossen. Het is dus niet relevant of er al dan niet gewerkt wordt. Het schriftelijke verzoek tot gereedhouden gedurende de nachtshift moet de schipper die dag vóór 15.00 uur overhandigd worden en voor de zondag op de voorafgaande werkdag binnen de normale kantooruren.

## Verhaalvergoeding

Indien de schipper op last van het zeeschip of de agent moet verhalen van de boot naar de kaai en/of vice versa, is aan de schipper een vergoeding verschuldigd. Dit geldt voor zowel de Rijntrafiek als de Niet-Rijntrafiek. De vergoeding per verhaling zijn als volgt.

Scheepsgrootte	euro
tot 500 ton	22,31
501 tot 750 ton	27,89
751 tot 1000 ton	31,81
1001 tot 1500 ton	40,90
1501 tot 2000 ton	50,20
2001 tot 2600 ton	59,49
2601 ton en meer	70,65

## Betalingsvoorwaarden

De schipper dient zijn factuur voor de ontstane kosten binnen tien dagen aan de opdrachtgever toe te zenden. Eventuele betwistingen moeten binnen 21 dagen na ontvangst van de rekening ingediend worden. De betaling van de niet betwiste afrekeningen moet geschieden binnen 30 dagen na ontvangst van de rekening, waarna zonder ingebrekestelling een verwijlinterest verschuldigd is gelijk aan de discontoet van de Nationale Bank van België, verhoogd met 1%.

# Fiscaal aantrekkelijk investeren in sector

door Wim Onderdelinden, directeur ABRI



**De laatste tijd is er nogal wat te doen geweest over vermeende**

**subsidies voor energie- en milieuvriendelijke investeringen. Het heeft zelfs geleid tot een hoop onduidelijkheden. Veel verhalen spreken elkaar tegen. Tijd daarom voor opheldering.**

Het gaat om investeringen die vervoegd/versneld mogen worden afgeschreven en/of investeringen die in aanmerking komen voor een extra investeringsaftrek.

De (grote) voordelen zitten dus in de fiscale hoek.

In bijgaand overzicht het bovenstaande nog eens op een rij, samen met een aantal voorbeelden.

De hoogte van de VAMIL beïnvloedt de hoogte van de winst en dus ook de hoogte van het belastbaar inkomen. Dit geldt ook voor de MIA en de EIA. Genoemde percentages (van het investeringsbedrag) mogen van het inkomen worden afgetrokken, waardoor de belastingdruk fors afneemt. Met name door de vervroegde afschrij-

vingsmogelijkheden kan het belastingniveau tot nihil worden teruggebracht. Wel moet hierbij bedacht worden dat de boekwaarde van de betreffende investering dan ook snel naar nihil gaat.

Uw boekhouder kan de papieren rompslomp voor u regelen.

Er is één bureau in Nederland, Senter (helpdesk-telefoon: 038-455 34 30), waar een en ander aangevraagd moet worden.

De aantrekkelijkheid is onomstreden. Je moet er echter wel wat voor (laten) doen.

Zorg er wel voor dat vooraf duidelijk is dat de onderhavige investering in de betreffende lijsten voorkomt. Tenslotte is het van belang dat de aanvraag tijdig, binnen drie maanden na de datum op de opdrachtbevestiging, wordt ingediend.

Naschrift

*Bij het ter perse gaan van dit artikel kwam het bericht dat de staatssecretaris onverwacht heeft besloten bovengenoemde regelingen tot 1 januari 2003 te bevriezen. Vanwege het zeer grote beroep op deze regelingen zijn de budgetten overschreden.*

	VAMIL	MIA	EIA
- schroefaskokerafdichtingsinstallatie	ja	15 %	
- emissie-arme dieselmotor	ja	15 %	
- elektronische brandstofregeleenheid voor scheepsdieselmotoren	ja		55 %
- borstelbaan voor scheepsrompreiniging	ja	30 %	
- stalen buikdenning	ja	15 %	
- straalbuis	nee		
- elektrisch anodesysteem	ja	7,5 %	
- brandstofverbruikmeter	nee		55 %
- automatische voortstuwingsregeling	nee		55 %
- smeeroliesysteem voor dieselmotoren	ja	15 %	

VAMIL: Vervroegde Afschrijving van Milieu investeringen

MIA : Milieu-investeringsaftrek

EIA : Energie-investeringsaftrek

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

# Ledenraadpleging rapporten Raad voor de Transportveiligheid

*Maatregelen voor hefbare stuurhuizen en ruime vaarwaters*

door Kees de Vries, directeur KS

**Op de jaarvergaderingen van afdelingen van de Koninklijke Schuttevaer rond de aanstaande jaarwisseling wordt de instemming van de leden gevraagd met het voorstellen van een serie maatregelen over de constructie van stuurhuizen en het varen op ruime vaarwateren. Dit naar aanleiding van rapporten van de Raad voor de Transportveiligheid, waarin geconcludeerd werd dat de sector de risico's rond deze onderwerpen moest inventariseren en zo mogelijk verminderen.**

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan een eindrapport waarin een risicoanalyse is opgenomen en de nieuwe maatregelen worden voorgesteld. Dit rapport wordt eerst met de zusterorganisaties CBRB, Kantoor Binnenvaart en Rijn en IJssel besproken, voordat de instemming van de leden wordt gevraagd. In grote lijnen volgt het rapport de eerdere discussienota die over de onderwerpen is verschenen en de uitkomst van de discussie hierover tijdens het Schuttevaercongres in mei. Verwacht mag worden dat ook andere partijen, zoals de Inspectie V en W, een standpunt zullen innemen.

De Raad voor de Transportveiligheid is een onafhankelijk instituut dat de taak heeft ongevallen op het water, de weg en in de lucht te onderzoeken, teneinde de veiligheid te bevorderen. De raad heeft vastgesteld dat stuurhuizen en hefkolommen van binnenschepen niet onder alle omstandigheden bestand zijn tegen de krachten die erop worden uitgeoefend. Ook concludeerde de raad dat bij een aantal zinkingsgevallen op

ruime vaarwateren onvoldoende voorbereidingen waren getroffen om het zinken te voorkomen.

## Stuurhuizen

Vragen die tijdens de jaarvergaderingen onder meer moeten worden beantwoord zijn:

- Is het verplicht stellen van een certificering voor nieuwe stuurhuizen een probleem?
- Kan een handleiding worden geschreven aan de hand waarvan de schipper de zwakke plekken bij bestaande stuurhuizen zelf kan bepalen?
- Is een herkeuring voor bestaande stuurhuizen mogelijk en/of noodzakelijk?
- Moet de toegang tot de hefkolom tijdens de vaart verboden worden?
- Hoe ziet een adequate noodvoorziening om de stuurhut te laten zakken eruit?
- Moeten er waarschuwingssignalen worden aangebracht bij bruggen met een hoog aanvaarrisico, zoals op de Schelde-Rijnverbinding?
- Kan het Rijk de waterstanden op een kanaal garanderen?
- Kan de vaarwegbeheerder bij wisselende waterstanden deze elektronisch kenbaar maken?

## Ruime vaarwaters

Voor het varen op ruime vaarwateren spelen onder meer de volgende vragen:

- Hoe kan de berichtgeving in het algemeen aan de scheepvaart verder worden verbeterd?
  - Is een extra waarschuwingssignaal voor ruim vaarwater noodzakelijk?
  - Levert meer informatie over te verwachten golfhoogten een waardevolle bijdrage?
  - Moeten schepen bij het opvaren van een ruimvaarwater worden gewaarschuwd, en zo ja hoe?
  - Moet er een checklist komen, en zo ja welke status wordt hieraan verbonden?
  - Moet er een kwaliteitsnorm komen voor ruimafdekkingen in relatie tot golfhoogten?
  - Moet de informatie vanaf de wal of verkeersposten worden verbeterd?
- En last but not least: helpen bovengenoemde maatregelen om de risico's te verkleinen?

De leden van Koninklijke Schuttevaer krijgen nieuwe maatregelen over stuurhutten en ruime vaarwaters in december ter goedkeuring voorgelegd. De uitkomsten worden te zijner tijd in Magazine Binnenvaart gepubliceerd.

*Een van de te beantwoorden vragen is of bruggen met een hoog aanvaarrisico voor schepen met een hefbaar stuurhuis, zoals die op het Schelde-Rijnkanaal, speciale signalering moeten krijgen. (Foto DeltaDesk)*



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

# Protest tegen schrappen subsidie welzijnsorganisaties

door Ed de Jong, directeur AMVV



**In een brief van 17-september heeft de toen nog niet demissionaire minister van V en W, Roelf de Boer, de welzijnsorganisaties AMVV, KSCC en Varenscentrum Terneuzen laten weten dat de subsidie voor de stimulering, coördinatie en uitvoering van de schipperszorg met ingang van 2005 wordt beëindigd. De bijdrage wordt in 2003 en 2004 gefaseerd afgebouwd. Voor de welzijnsorganisaties een donderslag bij heldere hemel. Zij protesteren en laten het er zeker niet bij zitten.**

De minister geeft in zijn brief aan dat veel kleine subsidies worden geschrapt in verband met de gewijzigde prioriteitsstelling van het kabinet, neergelegd in het regeerakkoord: "Alle aandacht is gericht op de noodzakelijke verbetering van het openbaar vervoer en een betere doorstroming van het verkeer, onder andere door de verbreding van wegen". Heel vriendelijk schrijft hij verder, dat nog overlegd zal worden over de wijze waarop en het tempo waarin de subsidie kan worden afgebouwd.

## Aanspreekpunten nodig

Nog geen jaar geleden stemde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, Netelenbos, in met de voorgenomen reorganisatie van het welzijnswerk. Vier maatschappelijk-werkfuncties voor de binnenvaart zouden daarmee worden behouden: in Amsterdam en Rotterdam de AMVV en in Maasbracht en Nijmegen het KSCC. Netelenbos volgde daarbij het advies van het Deelorgaan Binnenvaart. Daarin werd vastgesteld dat de binnenvaart een dermate specifieke beroepsgroep is, dat eigen aanspreekpunten voor eerstelijns hulp nodig zijn, die ook als intermediair tussen de binnenvaart en instanties aan de wal kunnen fungeren. Het gaat dan om gespecialiseerde mensen die gewend zijn flexibel in te spelen op vra-

gen en problemen en zo vertrouwd zijn met de bedrijfstak, dat er geen drempelvrees is. De welzijnsorganisaties zouden vanaf het komende jaar hun subsidieaanvraag daarop baseren. Dat De Boers besluit voor de welzijnsorganisaties als een donderslag bij heldere hemel komt, zal dan ook niemand verbazen.

## Bezuiniging en reorganisatie

Het is de derde keer dat de overheid het mes zet in de subsidiëring van dit werk. Tot 1995 viel het welzijnswerk voor de binnenvaart (toen schipperszorg genoemd) onder het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Dat wilde ervan af omdat het deze subsidiëring niet tot zijn kerntaken rekende. Na hevige protesten uit de binnenvaart werd tijdens de behandeling van het voorstel in de Tweede Kamer besloten de subsidiëring onder te brengen bij Verkeer en Waterstaat. Een belangrijk motief destijds was een goed verloop van het liberaliseringproces; de welzijnsorganisaties konden een rol vervullen in de begeleiding van schippers die gebruik wilden maken van de verschillende regelingen in het kader van bedrijfsbeëindiging.

De organisaties kregen een forse bezuiniging opgelegd: het budget werd gehalveerd. Op basis van eind 1998 uit te voeren onderzoek zou de toekomst van het werk worden gezien. Onderzoeksbureau Berenschot concludeerde in 2000 dat de ontmoetingsfunctie van de binnenvaartcentra sterk was afgenomen en dat het maatschappelijk werk en het sociaal raadswerk kon worden ondergebracht bij de reguliere instellingen aan de wal. Op de wijze waarop het onderzoek werd uitgevoerd, viel veel af te dingen. Dat deden de betrokken organisaties dan ook. Uit de politiek kwam eveneens kritiek.

Het ministerie vroeg het Deelorgaan Binnenvaart advies uit te brengen over het rapport. Dat onderschreef de conclusie ten aanzien van de afgenomen

ontmoetingsfunctie van de binnenvaartcentra, maar adviseerde vier gespecialiseerde zorgloketten in Amsterdam, Rotterdam, Nijmegen en Maasbracht in stand te houden.

## Betrouwbare overheid?

Uit het oogpunt van continuïteit van beleid van de overheid is het besluit van de minister niet acceptabel. Op grond van gewekte verwachtingen, op grond van hun taakstelling voor de bedrijfstak en op grond van hun verantwoordelijkheid als werkgever voor het in dienst zijnde personeel, zullen de besturen van de welzijnsinstellingen zich tegen de beslissing verzetten.

## TopTip

**Het kabinet heeft besloten dat de gedifferentieerde premie voor kleinere werkgevers wordt geschrapt. Vanaf 1 januari 2003 moet een vast percentage worden betaald. De zogeheten trederegeling wordt tegelijkertijd afgeschaft. Ongeacht op welke trede een werkgever zich op 31-december bevindt, geldt vanaf 1-januari voor iedereen 2,38 %. Het-criterium kleine of grote werkgever wordt bepaald door de premieoonsom in het tweede kalenderjaar voorafgaand aan het premiejaar. U bent 'klein' als in 2001 het premieplichtige loon minder bedroeg dan 600.000 euro (ruim 1,3 miljoen gulden). Kleine bedrijven kunnen ook geen eigen-risicodragers voor de WAO meer worden. Alleen voor bedrijven die het op 1 januari al waren, verandert er niets.**

# Het langste aquaduct van

*Kanaalbrug van 918 meter en 80 miljoen euro onderdeel van verbeterde vaarweg naar Berlijn*

**In het oosten van Duitsland krijgt de verbinding tussen het Mittellandkanaal en het Elbe-Havelkanaal steeds meer vorm. De afgelopen maand is het nieuwe aquaduct over de Elbe bij Magdeburg met water gevuld; komend jaar moet de nieuwe sluis daar vlakbij klaar zijn. In de tweede helft van 2003 wordt deze cruciale schakel in de beoogde directe verbinding tussen de Rijn en de Oder in gebruik genomen.**

De Elbe mag de langste en economisch belangrijkste rivier van voormalige Oost-Duitsland zijn, de Oder telt ook aardig mee. Samen met de Neisse vormt die rivier de grens tussen Duitsland en Polen; om precies te zijn ontspringt de Oder in dat land. In het Duits-Poolse handelsverkeer speelt de Oder dan ook een niet te onderschatten rol. In de nabije toekomst wordt die alleen maar groter, wanneer Polen toetreedt tot de Europese Unie. Een directe verbinding tussen de Rijn en de Oder, waar het Elbe-kruisende aquaduct deel van uitmaakt, komt daarbij goed van pas. Voorlopig gaan de verbeteringen echter niet verder dan Berlijn. Aangezien nu naar aanleiding van de recente watersnood in Duitsland alle waterbouwprojecten in heroverweging worden genomen, is het nog maar helemaal de vraag of de laatste fase van de plannen ooit gerealiseerd zal worden.

## Uit de ijskast

De plannen voor een aquaduct over de Elbe dateren uit de jaren-'30 van de vorige eeuw. In 1934 werd met de bouw begonnen, maar de werken werden in

1942 gestaakt. De Tweede Wereldoorlog was daar debet aan. De deling van Duitsland die na de oorlog ontstond, hield hervatting van de bouw tegen. West-Duitsland en de Oostbloklanden hadden immers geen belang meer bij een betere Rijn-Oder-verbinding. Pas na de eenwording van Duitsland, tien jaar geleden, kon het project weer uit de ijskast worden gehaald. Het is een van de 17 initiatieven van de Duitse regering voor het opzetten van een moderne, milieuvriendelijke verkeersstructuur in de deelstaten in de voormalige DDR. Het aquaduct vormt de grootse waterwegkruising van Europa. De kanaal-

brug over de Elbe ten noorden van Magdeburg is 918 meter lang en 32 meter breed. De bouwkosten bedragen 80 miljoen euro. Dat is een vijfde van het totale budget dat aan de aanleg van de kruising wordt gespendeerd. De bouw van het aquaduct heeft vier jaar geduurd.

De nieuwe vaarweg over de Elbe krijgt een verbinding met de haven van Magdeburg. Het Elbe-Havelkanaal laat vanaf half volgend jaar, onafhankelijk van de waterstanden op de Elbe, tussen het Rijnstroomgebied en de westhaven van Berlijn varen met een geladen diepgang van 2,50 meter toe.

De familie Kruizinga voer onlangs met het ms *Ideaal* op een reisje met houtsnippers van Papenburg naar Brandenburg onder het aquaduct door, dat vanaf 15 oktober met water werd gevuld om de constructie te testen.

*Het ms *Ideaal*, met behulp van een 7 ton zware bulldozer volgepropt met houtsnippers om de kuubs van het schip zo optimaal mogelijk te benutten (inzet), nadert de Elbeüberführung. Met een lengte van 918 meter is dit het langste aquaduct in Europa. (Foto Kruizinga)*



# Europa

Ook de in aanbouw zijnde sluis tussen het Mittellandkanaal en het nieuwe Elbe-Havelkanaal werd gepasseerd en gefotografeerd. Jaap Boersema en Paula Valent bezochten rond dezelfde tijd het gebied eveneens, maar dan per auto. Zij bekeken het waterbouwproject vanaf de wal, bezochten de nieuwe kunstwerken en lieten ook het Hebewerk Rothensee, de oude stalen schepenlift, niet links liggen. Van hun hand eveneens foto's bij dit artikel.

*Tekstbijdragen:*

*Aletta Jaeckel, Jaap Boersema*

*Van boven naar beneden:*

---

*Het overlandgedeelte van de nieuwe kanaalburg.  
(Foto Boersema)*

---

*De bouw van de sluis tussen het Mittellandkanaal en het Elbe-Havelkanaal vordert gestaag. (Foto Kruizinga)*

---

*Het Nederlands mps Europa schut af in de 'spaarsluis' Rothensee, ook een nieuw kunstwerk in de route naar Berlijn. De kolk meet 190 bij 12,5 meter; het verval varieert van 12 tot 16 meter. (Foto Boersema)*

---

*Hebewerk Rothensee, de knalgroen geschilderde schepenlift nabij Magdeburg. (Foto Boersema)*



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

# Kwalificaties in de binnenvaart

door Gerard Kester

**Sinds 1 juli is de bemanningsregeling voor de Rijnvaart op een aantal punten gewijzigd. In navolging daarvan geldt dat ook voor relevante onderdelen de Vaartijdenwet.**

In Magazine Binnenvaart van juli/aug. 2001 stonden de bemanningstabellen; in mei dit jaar kwam een aantal andere zaken aan de orde. In dit artikel wordt specifiek ingaan op de verschillende kwalificaties in de Rijnvaart en op de manier waarop deze te bereiken zijn.

## Deksman

De laagste kwalificatie in de binnenvaart is deksman. Deze persoon is ten minste 16 jaar en volgt geen binnenvaartberoepsopleiding.

## Lichtmatroos

De lichtmatroos, ook wel scheepsjongen genoemd, is ten minste 15 jaar en in het bezit zijn van een leerovereenkomst die voorziet in het bezoeken van een vakschool voor schippers of het volgen van een schriftelijke cursus die door de bevoegde autoriteit is erkend en opleidt voor een gelijkwaardig diploma. Het verschil tussen de deksman en de lichtmatroos is derhalve dat de laatste een beroepsopleiding volgt en één jaar jonger mag zijn. In de tabellen is duidelijk een onderscheid gemaakt tussen de deksman en lichtmatroos. Dit is voornamelijk gedaan om het volgen van een beroepsopleiding te stimuleren.

## Matroos

Men kan op verschillende manieren matroos worden. Wij zullen deze matroos MO (met opleiding) en matroos ZO (zonder opleiding) noemen.

- *Matroos MO*

Deze is ten minste 17 jaar en heeft

- met goed gevolg de bij de lichtmatroos genoemde opleiding afgesloten, of
- met goed gevolg eindexamen aan een vakschool voor schippers afgelegd, of

- met goed gevolg een door een bevoegde autoriteit erkend examen matroos afgelegd;

- *Matroos ZO*

Deze is ten minste 19 jaar en heeft een vaartijd als lid van een dekbemanning van tenminste drie jaren, waarvan ten minste één jaar in de binnenvaart en twee jaren in de binnenvaart, dan wel in de zeevaart, kustvaart, of visserij vervuld zijn.

De snelste manier om matroos te worden is derhalve het volgen van een opleiding voor het beroep. Daartoe zijn in Nederland verschillende mogelijkheden waaronder de beroeps begeleidende leerweg (voorheen leerlingstelsel) en de beroeps opleidende leerweg (MBO-opleiding).

## Volmatroos

Volmatroos (in het Duits Bootsmann) kan men op de volgende manieren worden.

1. Met een vaartijd van tenminste één jaar als matroos MO; of
2. Met goed gevolg een examen hebben afgelegd van een driejarige opleiding genoemd bij de lichtmatroos of een met goed gevolg afgelegd eindexamen na een driejarige opleiding aan een vakschool voor schippers, indien in deze opleiding tenminste één jaar vaartijd in de binnenvaart is opgenomen; of
3. Met een vaartijd in de binnenvaart van tenminste één jaar als matroos ZO en een met goed gevolg afgelegd praktijkexamen; of
4. Een vaartijd in de binnenvaart van tenminste twee jaar als matroos ZO.

Het lijkt wat ingewikkeld, maar dat is mede om recht te doen aan de verschillende opleidingen die er in de landen zijn. Mogelijkheid 4 is degene die geheel zonder opleiding of cursus in de binnenvaart werkzaam is. In feite kan deze dus pas na vijf jaar volmatroos worden.

Voor de volmatroos alsook de stuurman is in de nieuwe regeling de specifieke

Rijnvaartervaring geschrapd. Bij wijze van overgangsregeling is bepaald dat de deksman, matroos en volmatroos die op 31 december 2001 in de binnenvaart werkzaam waren, gebruik *kunnen* maken van de oude regeling. Dit houdt in dat zij als matroos met één jaar vaartijd op de Rijn volmatroos en met twee jaar stuurman kunnen worden. Voor deze personen blijft het derhalve belangrijk om vaartijd op de Rijn op te doen.

## Stuurman

Met betrekking tot de stuurman is ook het een en ander veranderd. Zoals gezegd is de Rijnvaartervaring geschrapd, met uitzondering voor de mensen die van voornoemde overgangsregeling gebruik willen maken.

In beginsel kan nu iemand die één jaar vaartijd in de binnenvaart heeft als volmatroos de aantekening stuurman krijgen. Daarnaast is degene die een groot vaarbewijs heeft zonder meer stuurman alsook degene die ten minste 4 jaar vaartijd heeft in de binnenvaart en in het bezit is van een door de CCR erkend en gelijkwaardig patent.

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

# Duurzaam Europees beleid kent nog omzettingsproblemen

door mr Theresia Hacksteiner, secretaris-generaal EBU

**De Europese Commissie heeft in haar recetne Witboek het beleid voor de komende tien jaar uitgezet. Een steunpilaar van het nieuwe beleid is een modal shift van weg naar alternatieve vervoersmodaliteiten en intermodaal vervoer teneinde de huidige en verwachte problemen in het vervoer te voorkomen. Daarbij wordt uitgegaan van een overname van transporten door het spoor en de binnenvaart om congestie te voorkomen.**

Om haar voorgestelde beleid met concrete middelen te stimuleren, heeft de Europese Commissie een programma ter financiële ondersteuning daarvan voorgesteld, het Marco Polo-programma ([http://europa.eu.int/eur-lex/nl/com/pdf/2002/nl\\_502PC0054.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/nl/com/pdf/2002/nl_502PC0054.pdf).) Binnen het Marco Polo-programma wil de Europese Commissie 115 mio € ter beschikking stellen. De steunverlening in het kader van dit programma is gericht op drie hoofddoelen. Deze zijn gedefinieerd aan de hand van eerdere ervaringen uit het voorloperprogramma PACT en de markevaluatie en voorzien in

- Startsteun voor acties die het vrachtvervoer van de weg willen halen (modal shiftacties)
- Katalysatoracties in de vrachtlogistiekmarkt
- Gemeenschappelijke leeracties op de vrachtlogistiekmarkt

## Gemeenschappelijk pleidooi

Het door de Europese Commissie voorgestelde beleidskader en het daarmee verband houdende ondersteunende Marco Polo-programma is inmiddels met enkele amendementen goedgekeurd door het Europese Parlement. Thans wacht het echter op goedkeuring van de Europese Raad. In de Europese Raad is inmiddels onenigheid ontstaan over de hoogte van het budget dat de Europese Commissie heeft voorgesteld ter ondersteuning van het stimulerings-

programma om milieuprestaties voor het goederenvervoer te verbeteren. Nog voordat het onderwerp opnieuw in de vergadering van de Europese Ministerraad op 3 oktober jongstleden in Luxemburg aan de orde was en de ministers er opnieuw niet in slaagden overeenstemming over de hoogte van

het programma te bereiken, heeft een aantal Europese belangenorganisaties –waaronder de EBU- het initiatief voor een gezamenlijk pleidooi aan de nationale ministers genomen. De betreffende organisaties roepen de verkeersministers er in dat schrijven toe op het voorstel van de Europese Commissie te ondersteunen en het budget te handhaven, opdat het programma met ingang van 2003 in werking kan treden. Naar verwachting zal de Raad nu in zijn decembervergadering een beslissing over nemen.

## Bemanningseisen Rijnvaart

1. De minimum bemanning van motorschepen en duwbotten bestaat uit: (zie onderstaande tabel).
2. De in de tabel in het eerste lid voorgescreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimum leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.
3. De in de tabel in het eerste lid voorgescreven minimum bemanning
  - a. in de groep 2, exploitatiewijze A 1, Standaard S2 en
  - b. in de groep 3, exploitatiewijze A1,

Standaard S1 kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord moet bevinden, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos als bedoeld in het tweede lid.

Groep	Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1 L ≤ 70 m	schipper.....	1		2		2	2	
	stuurman .....	-		-		-	-	
	volmatroos .....	-		-		-	-	
	matroos .....	1		-		1	-	
	lichtmatroos .....	-		-		1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1) 3)</sup>	
2 70 m < L ≤ 86 m	schipper.....	1 of 1	1	2		2	2	
	stuurman .....	-	-	-		-	-	
	volmatroos .....	1	-	-		-	-	
	matroos .....	-	1	-		2	1	
	lichtmatroos .....	-	1	1 <sup>1)</sup>		-	1	
3 L > 86 m	schipper.....	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2	
	stuurman .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	
	volmatroos .....	-	-	-	-	-	-	
	matroos .....	1	-	-	1	-	2	1
	lichtmatroos .....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1

<sup>1)</sup> De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een deksman.

<sup>2)</sup> De stuurman moet in het bezit zijn van het ingevolge het Reglement Rijnpatenten vereiste patent.

<sup>3)</sup> Een van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.

In december: bemanningstabellen voor samenstellen.

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

# Transparantie in de tankvaartmarkt

Om tot een zinvolle discussie over het onderwerp verladers en markttransparantie in de tankvaart te komen, zet ik eerst een klein stapje terug in de geschiedenis.

Tot 1998 gingen we er in de tankvaart van uit dat de wat kortere slechte periodes (onder de kostprijs) gecompenseerd werden door de wat langere betere periodes (boven de kostprijs). Ondernemers in de tankvaart constateerden al eerder dat die compensatie in de praktijk niet meer werkte. In 1999 concludeerde het Tankvaart Overleg Nederland hetzelfde.

Omdat bevrachters net deden of die tijd nog wel bestond, zijn we toen de actie begonnen, die bij iedereen bekend kan zijn.

Van lieverlee deed ook het begrip 'duurzaam ondernemerschap' zijn intrede in de markt. Tegelijkertijd verdwenen er wat bevrachters. Signalen uit de sloot bereikten belangenhartigers en leidden tot wat verbeteringen in het ondernemersbelang.

De huidige tijd wordt gekenmerkt door een toenemende aandacht voor veiligheid en milieu en een voortdurende aanscherping van eisen, zowel aan de schepen als aan ondernemers en bemanningen. In dit tijdsgewricht kiest de politiek in de EU voor een geliberaliseerde markt. Het veranderende tijdsbeeld geldt natuurlijk niet alleen voor de laatste schakel in de tankvaart, de varende ondernemer. Duurzaam ondernemen kan alleen als de schakels die vóór de varende ondernemer zitten ook duurzaam functioneren.

De actualiteit maakt duidelijk dat het niet transparant maken van de markt onaanvaardbare risico's met zich meebrengt. Uit de controverserige GEFO – mts Greimerath (1999) is niets geleerd. Minimaal had de conclusie getrokken moeten worden dat zulke knevelcontracten niet meer van deze tijd van duurzaam ondernemerschap zijn. Maar zelfs toen de recente controverserige GEFO – Bendels, bijna twee jaar later, in de publiciteit kwam, bleef de bevrachter volharden in een oud rolpatroon.

Toen de markt goed was, konden de Bendels daar onvoldoende van profiteren. Ondernemers bij andere bevrachters kregen marktconforme vrachten en konden zo de gevolgen van het onder de kostprijs varen goedmaken. De Bendels (en wie allemaal nog meer?) moesten

veel minder accepteren. Zeker niet incidenteel, want tussen hun exploitatiecijfers en die van andere, gelijkwaardige tankers zit een fors, structureel opbrengstverschil. De eigenaar van de Greimerath, onder het juk van zo'n contract vandaan, bedankt zelfs publiekelijk zijn huidige bevrachter en de daar varende collega's, omdat hij nu uit de zorgen is.

Toen verladers namens de Bendels expliciete vragen werden gesteld, kwamen in Hamburg de fluwelen handschoenen uit de kast, veranderde de beerput in doofpot en raakten de Bendels hun schip met alle lasten kwijt. De zogenaamde 'foute werkhouding' van de Bendels moet hier het verschil rechtvaardigen tussen de vracht die de verlader de transportopdrachtgever betaalde en de vracht die de transportopdrachtgever aan de Bendels betaalde. Toch houdt GEFO vol nog nooit één particulier benadeeld te hebben. Voor mij als vrije ondernemer betekent dit dat het tekenen van dergelijke eenzijdige contracten gelijk staat aan het kiezen voor een vrijwillige ondernemersdood.

Gezien het feit dat verladers ook mensen zijn net als u en ik, hebben ze uit nieuwsgierigheid vast de vrachtverschillen bekeken, zoals de Bendels dat vroegen. Nu gaan ze zich natuurlijk afvragen waarom ze voor het transport X euro zouden moeten betalen als de varende ondernemer X euro min Y betaald krijgt. Menigeen maakt zich daar zorgen over. Als varende ondernemer juich ik deze gedachte echter toe. Het geval Petra B. heeft immers aangetoond dat verladers wel degelijk in de buidel willen tasten voor het vervoer van hun producten. Dat bevrachters jarenlang het tegendeel beweerden, was duidelijk louter om het eigen belang.

Verladers willen van ondernemers steeds weer wat nieuws. Denk aan EBIS. Dus ligt de oplossing eigenlijk voor de hand. Als verladers slechts één nieuwe voorwaarde stellen, kan al transparantie en evenwicht in de marktverhoudingen worden bereikt. Zij moeten simpelweg van de tweede schakel (bevrachters, transportopdrachtgevers) eisen dat de afgesloten overeenkomst als transportopdracht wordt doorgegeven aan de varende ondernemer. Dat is markttransparantie in optima forma en doet recht aan de eisen waar varende

ondernemers zich aan moeten houden.

Het zal ook marktzuiverend en kwaliteitsverhogend werken. Immers, alleen de echte bevrachters, transportopdrachtgevers of hoe ze zich verder ook mogen noemen blijven dan over. Liberaler kan het haast niet. Of werkt het marktmechanisme alleen maar aan één kant?

In de hele markt is één bevrachter die het bovengenoemde al doet. Ik heb nog niemand die voor deze bevrachter vaart failliet zien gaan en ben zijn naam in de 13 jaar dat ik actief ben in de binnentankvaart ook nog nooit in kwalijke zin in de Schuttevaer tegengekomen.

Zij die de macht hebben zijn aan zet.

Henk Boender,  
mts Anna Soraya

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

## TopTip

In zijn beleidsvoornemens heeft het kabinet zeer kritisch naar de ook in de binnenvaart veel toegepaste 'tante Agaath-financiering' gekeken en uitgesproken 'tante' naar het rusthuis te willen brengen en buiten de maatschappij te plaatsen. Wie overweegt nu of in de nabije toekomst nog een beroep op 'tante' te doen, kan het best zijn boekhouder of financieel adviseur raadplegen. Bestaande constructies met 'tante' worden naar alle waarschijnlijkheid wel gerespecteerd.

# Retourprovisie kan flink geld opleveren

Teruggaaf van bonussen is nog lang geen gemeengoed

door Jos Hoffmann

**Erg bekend is het niet, maar het bestaat echt: gehele of gedeeltelijke teruggaaf van de provisies op de premies die je voor je verzekeringen en je hypotheek aan je tussenpersoon betaalt. Retourprovisie, heet dat. Lang was het assurantiebemiddelaars bij wet verboden om hun klanten provisie terug te geven, maar dat is per 1 januari 2000 veranderd. Alleen, de verzekeringsbranche loopt er niet zo mee te koop. Provisie is immers makkelijk verdiend geld. En nog eens een flinke slok ook. Teruggave kan de verzekerde eenmalig of jaarlijks aanzienlijk voordeel opleveren.**

Tussenpersonen leven van de provisies die ze als bonus van banken en verzekeraars krijgen voor de financiële producten die ze verkopen. Een hypotheek, een persoonlijke lening of andere financiering, elke verzekering – allemaal leveren ze de bemiddelaar provisie op. Daar kunnen substantiële percentages en –belangrijker nog– ook fikse bedragen mee gemoeid zijn. Het verkopen van een beleggingshypotheek met een levenpolis en bescherming van 400.000 euro bijvoorbeeld, kan de tussenpersoon makkelijk 10.000 euro aan afsluitprovisie opleveren. Een koopsom van een tonnetje is ook goed voor enige duizenden euro's provisie. En dan zijn er nog de kleinere polissen, uitvaartverzekeringen om maar eens wat te noemen, die natuurlijk wel navenant lagere bonussen opbrengen. Van een paar honderd euro of zo. Maar vele kleintjes maken ook in deze branche één grote.

## Elk jaar

Dit soort financiële producten –hypotheek en levenverzekeringen– levert eenmalige forse afsluitprovisies op. Bij levenproducten kunnen de bonussen voor de bemiddelaar zelfs oplopen tot boven de veertig procent. Schade- en aansprakelijkheidsverzekeringen daar-

entegen, vormen een voortdurende bron van inkomsten voor tussenpersonen. De verzekerde staat er veelal niet bij stil, als hij het al weet, maar van deze categorieën assurantiën toucheert de assurantiebemiddelaar elk jaar een zogeheten prolongatie- of verlengingsprovisie van een bepaald percentage van de premie. Zo lang de verzekering loopt. Van sommige polissen, autoverzekeringen bijvoorbeeld, krijgt de aanbrennende tussenpersoon de eerste paar jaar zelfs de volledige premie als provisie uitgekeerd. Overigens ontvangt de bemiddelaar ook voor hypotheek en levenpolissen jaarlijks een prolongatieprovisie, maar dat betreft slechts een klein bedrag.

Het incasseren van provisie is, behalve zijn goed recht, voor de tussenpersoon ook zijn reden van bestaan. Hij runt er zijn kantoor van, betaalt er het personeel en overige lasten mee en leeft ervan. Maar niet zelden is het wel erg makkelijk verdiend geld, zeker als de agent er weinig anders voor hoeft te doen dan periodiek de premienota te versturen. Dat is nog al eens de praktijk. Want hoe vaak spreekt een gemiddeld mens nou zijn agent aan voor een claim bij z'n autoverzekering, z'n WA-verzekering, z'n inboedelverzekering, z'n reisverzekering of een van zijn bedrijfsverzekeringen? Toch krijgt een assurantiebemiddelaar jaarlijks een provisie van vaak 15 tot 20 procent van elke autoverzekeringspremie, leveren inboedelverzekeringen en reis- en aansprakelijkheidsverzekeringen 25 en meer procent van de jaarpremies op en rinkelert zijn provisie-kassa bij rechtsbijstands- en (dure!) arbeidsongeschiktheidsverzekeringen telkens voor 20 procent tot zelfs 35 procent van de premie.

## Duimen draaien

Van claims heeft de tussenpersoon financieel in directe zin geen last: zijn provisie wordt er niet minder door.



Wel heeft hij er werk aan. Maar mag dat? Er zijn trouwens ook maar genoeg assurantiekantoren die ook de volledige claimafhandeling aan de verzekeraar zelf overlaten. 'Zeker als je een leuke portefeuille hebt met schadeverzekeringen –zelf opgebouwd of overgenomen– hoeft je nauwelijks of niks meer te doen. Het is dan alleen maar duimen draaien en het geld binnen zien komen. En hopen dat er geen klanten weglopen of doodgaan', zegt een bemiddelaar in financiële producten. Hij is eerlijk, maar wil wel anoniem blijven. 'Anders krijg ik niks meer verkocht. Mijn klanten weten wel dat ik wat aan ze verdien, maar niet hoeveel. Daar hebben ze vrede mee. Zodra ze de provisiebedragen zouden horen, zouden ze me het niet meer gunnen.'

## Gunst

Ook al is de Wet Assurantie Bemiddeling Bedrijf (WABB) veranderd, retourprovisie ontvangen is voor de verzekerde evenmin een recht als het uitbetalen voor de tussenpersoon een plicht is. Wordt er retourprovisie gegeven, dan is dat een gunst. Hierbij is de term 'gunst' overigens niet synoniem aan 'gift'. Assurantiebemiddelaars die provisie teruggeven, doen dat zelden of nooit geheel uit altruïsme. Van volledige vrijgevigheid kun je immers niet leven. Ze retourneren de provisiesom minus een (standaard) vergoeding voor bemidde-

Lees verder op pagina 25

A d v e r t e n t i e

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

lings- en advieskosten. De achtergrond van dit handelen is veelal een mêlée van idealisme en koopmanschap. Het idealisme zit hem dan in de rede-nering: 'Als ik reële inkomsten van elke polis heb, verdien ik genoeg. Waarom zou ik dan nog méér willen? Aan een hypotheek of een verzekeringspolis van een miljoen heb ik even veel werk als aan een product van een lagere waarde. Mijn provisie hoeft in het eerste geval geen veelvoud te zijn van het tweede.' Het koopmanschap dat achter het retourneren van provisie zit, is de zakelijke strategie dat terugbetaling de klantenbinding bevordert. Dat helpt op z'n minst mee aan consolidatie van de portefeuille en als het een beetje meezit dankzij reclame, ook aan groei. Welke verzekerde wil immers niet voor zo weinig mogelijk eurodubbeltjes op de eerste rang zitten?

## Onderhandelen

Retourprovisie is helaas nog lang geen gemeengoed. Er zijn nog maar weinig assurantiekantoren die er standaard mee werken. Degenen die het wel doen, hebben een bedrijfsvoering en zakenfilosofie waar het in past om geld aan klanten terug te geven. Voor bemiddelaars in financiële producten die op de klassieke manier opereren en hun manier van werken hebben geënt op het volle pond aan provisies dat binnenkomt, is het moeilijker. Maar niet onmogelijk.

Een klant die wil besparen op zijn verzekeringskosten, kan dan ook altijd proberen door onderhandelen retourprovisie te krijgen. Of door van tussenpersoon te veranderen. Voor particulieren, en zeker ook voor bedrijven, kan het alleszins de moeite waard zijn om te proberen de jaarlijkse assurantielasten te drukken. Wanneer dat gebeurt door middel van retourprovisie, heeft de verzekerde nóg een voordeel. Hij kan er dan immers op vertrouwen dat hem geen polis wordt aangesmeerd die de tussenpersoon de meeste provisie oplevert, maar dat zijn bemiddelaar doet wat van hem mag worden verwacht: onafhankelijk de beste en billijkste verzekering voor de klant opzoeken. Dat kan, naast retourprovisie, ook nog eens premievoordeel opleveren.

# Overeenkomsten tot het verrichten van arbeid (I)

door mr Joris Klompé, advocaat



**Een arbeidsovereenkomst is, het woord zegt het al, een overeenkomst waarbij een van de**

**partijen zich verplicht om arbeid te verrichten en de andere partij moet dan voor die arbeid betalen. Maar is elke overeenkomst waarbij arbeid wordt verricht ook een arbeidsovereenkomst? Nee, de wet kent nog twee mogelijkheden: de overeenkomst van aanneming van werk en de overeenkomst van opdracht.**

Bij de eerste van deze twee, de aannemovereenkomst, gaat het altijd om werk van stoffelijke aard. Met andere woorden, je moet het resultaat van de werkzaamheden aan kunnen raken, vast kunnen pakken, kunnen 'voelen'. Het meest voor de hand liggende voorbeeld is de overeenkomst die met een aannemer -ook hier spreekt het woord voor zich- wordt gesloten voor bijvoorbeeld de bouw van een huis of een schip. Van belang is dat bij de aannemovereenkomst in principe tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden geen gezagsverhouding bestaat tussen partijen. Vandaar dat alles van tevoren goed moet worden afgesproken en bij voorkeur moet worden vastgelegd. Is de overeenkomst eenmaal gesloten, dan kan de aannemer namelijk zijn gang gaan, zolang hij zich maar aan de afspraken houdt. Verder is van belang dat de aannemovereenkomst een resultaatsverplichting inhoudt. Dat wil zeggen dat de aannemer pas aan zijn verplichtingen uit de overeenkomst heeft voldaan, als het resultaat van zijn werkzaamheden voldoet aan hetgeen is overeengekomen. De aannemer kan zich dus nooit tegen klachten verweren met: 'Maar ik heb toch mijn best gedaan'.

## Opdracht

Dat kan de opdrachtnemer in een overeenkomst van opdracht nou juist wel.

De opdrachtovereenkomst omvat namelijk geen resultaat-, maar een inspanningsverplichting. De opdrachtnemer verplicht zich slechts om goed zijn best te doen. Een bepaald resultaat garandeert hij niet. Een voorbeeld van zo'n opdrachtovereenkomst is de verkoopopdracht aan een (scheeps)makelaar. Het gaat bij een overeenkomst van opdracht altijd om werk van niet stoffelijke aard. Het resultaat, in het voorbeeld de verkoop van het huis of schip, is dus niet tastbaar. Tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer blijft tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden een zekere gezagsverhouding bestaan. De opdrachtgever kan dus aanwijzingen geven en zelfs van gedachten veranderen, maar hij moet daarbij wel binnen redelijke grenzen blijven. Worden die grenzen overschreden, dan kan de opdrachtnemer weigeren en desnoods de opdracht teruggeven.

## Arbeidsovereenkomst

En dan de arbeidsovereenkomst. Dat is de overeenkomst waarbij de ene partij, de werknemer, zich verbindt in dienst van de andere partij, de werkgever, tegen loon gedurende zekere tijd arbeid verricht. In deze definitie zijn vier kenmerken te onderscheiden: de gezagsverhouding (in dienst van), betaling (tegen loon), de looptijd (gedurende zekere tijd), en natuurlijk het verrichten van arbeid. Heeft een overeenkomst deze vier kenmerken, dan is het per definitie een arbeidsovereenkomst, zo zegt de wet. Het is dus niet mogelijk om een overeenkomst die aan de definitie van een arbeidsovereenkomst voldoet in onderling overleg anders te noemen en er bijvoorbeeld een opdrachtovereenkomst van te maken.

*Mr Joris Klompé, advocaat in Hilversum, verzorgt voortaan de serie Recht & Wet in dit blad. Over de kenmerken van de arbeidsovereenkomst in volgende aflevering meer.*

# Scherpere controle op vervoersdocumenten

**De waterpolitie gaat scherper letten op de aanwezigheid van de juiste en volledige ladingdocumenten aan boord van geladen vrachtschepen. In zo'n twintig procent van de gecontroleerde gevallen blijkt het daaraan te ontbreken. Dat is strijdig met de Europese vervoerswetgeving, vaak ook met nationale en provinciale milieureggeving en het levert veiligheidsrisico's op. Na een bewustmakingscampagne, die tijdens de vakbeurs Rotterdam Maritime begint, zal de waterpolitie strenger dan voorheen bij het constateren van overtredingen corrigerend optreden.**

Dat niet iedereen de papierwinkel aan boord voortdurend honderd procent in orde heeft, is van alle tijden. Betreft het bijvoorbeeld een zand- of grindschip dat altijd dezelfde onschuldige lading vervoert en in plaats van een volledig cognossement alleen een briefje van de baas van de laadplaats aan boord heeft, dan is dat fout, maar geen halsmisdrijf. Zand en grind vormen geen milieurisico en betekenen ook geen gezondheids- en veiligheidsgevaar voor de mensen aan boord en aan de wal. Anders wordt het wanneer lading wordt vervoerd waarmee met persoonlijke beschermingsmiddelen moet worden omgegaan. Of die te boek staan als regelrechte gevaarlijke stoffen, waar specifieke wetgeving op van toepassing is.

'De schipper en zijn bemanning moeten weten wat ze vervoeren. Maar niet alleen zij. Ook de vaarwegbeheerder, wij als politie en andere hulpdiensten zoals de brandweer moeten in geval van een calamiteit snel kunnen weten welke stoffen aan boord zijn, zodat de juiste maatregelen kunnen worden genomen om mens en milieu voor gevaren te behoeden', zegt brigadier Alfred Ouwehand van TMC Water, de unit Transport en Milieu Controle van de waterpolitie.

## Slordigheid

De waterpolitie signaleert dat het varen met onvolledige en zelfs in het geheel zonder ladingdocumenten aan boord de laatste jaren een toenemende trend is. Ouwehand: 'Voor de helft komen de overtredingen op dit gebied op het conto van de containervaart. De andere helft constateren we in de overige droge-

ladingvaart. In de tankvaart komen we het verschijnsel zelden tegen. Maar in die sector is vanwege de vervoerde ADNRLadingen het gevaarbesef dan ook een tweede natuur.' De waterpolitie heeft de

## 'Twintig procent van de schepen is bij controle in overtreding'

indruk dat in de containersector en de overige drogelading niet genoegzaam bekend is dat bij alle vervoer van goederen, van welke aard ook, een vervoersdocument aanwezig moet zijn.

De oorzaken van het verschijnsel zoekt zij, behalve in oppervlakkige wetskenis, in het hedendaagse tempo in het vervoer en in de automatisering in de logistiek. 'Er wordt sneller en veel meer dan vroeger op tijd gevaren. Door haast en slordigheid schieten de documenten erbij in. En door de geautomatiseerde administratie bij bedrijven wordt nog al eens vergeten of lastig gevonden dat er voor de schipper papieren moeten worden opgemaakt. We komen wel schepen tegen die op de laadplaats zonder enig

document zijn weggestuurd, waarbij de schipper dan niet heeft durven weigeren te gaan varen omdat hij de klant niet wil verliezen door 'lastig' te zijn', aldus Ouwehand.

*De waterpolitie checkt of in het ruim de lading zit, die op het vervoersdocument staat. In orde? Dan snel door. (Foto KLPD, Frans Vega)*



## Folders

Alle begrip voor de oorzaken ten spijt, wijst de waterpolitie erop dat mede om veiligheidsredenen bij EEG-verordening nummer 11 is bepaald dat alle goederenvervoer vergezeld moet gaan van toereikende documentatie. Om het tijt van verslappening van de aandacht hiervoor te keren, herinnert de waterpolitie nu de branche aan deze verplichtingen. Op haar varende controles en tijdens Rotterdam Maritime gaat ze folders uitdelen die de aandacht van de schippers op deze materie vestigen. Ook gaat er een schrijven naar een groot aantal verladers en bevrachters om hen op de wettelijke plichten te attenderen. De brief meldt nog maar eens welke gegevens in een vervoersdocument moeten staan: naam en adres van de afzender, aard en gewicht van de goederen en plaats van aflevering van de goederen. 'Een eenvoudig cognossement volstaat dus, tenzij het ADN en milieuregelgeving aanvullende voorschriften geven', stelt Ouwehand.

Hij wijst erop dat het niet alleen het veiligheidsbelang van mens en milieu dient om te voldoen aan de documentatieplicht, maar ook het economische belang van de schipper en zijn opdrachtgever. 'Onze folder draagt niet voor niets de titel "Documenten in orde, snel weer verder". Wanneer bij een controle uitgezocht moet worden welke lading een schip precies in heeft, geeft dat oponthoud. Zeker als we genoodzaakt zijn om het schip stil te leggen.



Oponthoud is lastig en kan geld kosten. Ook als wij moeten verbaliseren, kan dat geld kosten. Zijn de vervoersdocumenten echter aan boord en compleet, dan kan iedereen snel verder: het schip en wij ook.'

Tijdens de foldercampagne geeft de waterpolitie bij geconstateerde overtredingen vooral tekst en uitleg. Daarna wordt opgetreden, afhankelijk van de omstandigheden met een vorm van waarschuwing of -eerder dan voorheen- een proces-verbaal. Ouwehand: 'We zeggen daarom tegen de schipper: word wakker en sta erop dat u de juiste en complete vervoersdocumenten meekrijgt. Dat voorkomt narigheid.'

*De waterpolitie staat op Rotterdam Maritime in de Leuvehal, stand 451. Folder en nadere tekst en uitleg zijn daar verkrijgbaar.*



*Via de patrouilleboten houdt de waterpolitie centraal zicht op wat de binnenvaart zoal vervoert. Afval- en gevaarlijke stoffen krijgen bijzondere aandacht. (Foto KLPD, Frans Vega)*

## Proef met papierarm transport

**Het verschijnsel van varen met incomplete en soms zelfs geheel ontbrekende vervoersdocumenten doet zich vooral voor in de zogeheten feedervaart met containers op het traject Rotterdam-Antwerpen. Al jaren blijkt het moeilijk om de schepen die dagelijks met honderden containers tussen beide havens pendelen aan de terminals tijdig te voorzien van de complete papierwinkel. Met alle risico's van dien. Daarom begint deze maand een proef om de papieren ladingdocumenten te vervangen door elektronisch berichtenverkeer.**

Het project heet Papierarm Varen. Omdat verplicht blijft dat altijd minimaal de scheepspapieren aan boord zijn, kan van papierloos varen geen sprake zijn. Papierarm Varen is een gezamenlijk initiatief van Rijkswaterstaat Zeeland als beheerder van zowel de Schelde-Rijnverbinding als het informatie- en volgsysteem IVS'90, de Nederlandse en Belgische waterpolitie en de douane in beide landen. Aan de kant van het bedrijfsleven werken barge operators als MTA, het Barge Planning Centre in Sliedrecht en de Rotterdamse en Antwerpse koepelorganisaties van stuwadoors mee. Ook ECT in Rotterdam en de terminals van HesseNoordNatie en P&O Ports in Antwerpen zijn participanten. Last but not least nemen ook deep-sea carriers als Mitsui deel. Zij zijn de voornaamste bronnen van ladinggegevens; zonder hun medewerking loopt het hele berichtenverkeer in de verdere keten mank. De zes maanden durende pilot moet uitwijzen of het mogelijk is alle betrokken partijen langs elektronische weg tijdig van voldoende informatie te voorzien, zodat op het schip nog slechts een minimum aan papieren documenten aanwezig hoeft te zijn. De proef begint op bescheiden, maar representatieve schaal. Blijkt het doel haalbaar en de opzet werkbaar, dan volgt uitbouw van het papierarm varen naar het totale volume van het binnenvaart-containervervoer tussen Rotterdam en Antwerpen.

Op rijksniveau is in beide landen bereidheid tot aanpassingen in de wet- en regelgeving, die in de toekomst grensoverschrijdend varende containertransport onder dekking van elektronische in plaats van papieren lading- en douanedocumenten mogelijk maken. Voorbereidende besprekingen zijn gaande om op termijn papierarm varen met containers eveneens in te voeren op andere trajecten, binnenlands zowel als internationaal, met name in de Rijnvaart.

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

# Oplopende ergernis over keersluis in Zwartsluis

*Knelpunt bovenaan prioriteitenlijst 2003 van COV*

door Kees de Vries, secretaris COV



**Voor de zoveelste keer werd in de tweede week van oktober de keersluis in Zwartsluis gesloten, waarmee de scheepvaart van en naar Meppel opnieuw geheel voor enkele dagen werd gestremd. Ditmaal was niet hoog water op het Zwarte Meer het probleem, maar juist laag water. Door deze stremmingen merken wij steeds vaker dat het karakter van de binnenvaart de afgelopen jaren drastisch is veranderd. De huidige binnenvaart met hoge omloopsnelheden laat niet meer toe dat er zomaar vaardagen tussenuit vallen. Het probleem moet daarom hoognodig worden opgelost.**

Het probleem is nog verergerd doordat Rijkswaterstaat de naast de keersluis gelegen kolksluis voor onbepaalde tijd buiten gebruik heeft gesteld. Vroeger konden schepen, tot Dortmunder-afmetingen, in ieder geval nog doorvaren. Ook dat is nu niet meer mogelijk.

Bij de vorige stremming begin 2002 heeft het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) een brandbrief naar de minister van Verkeer en Waterstaat gezonden, met het dringende verzoek dit acute knelpunt zo spoedig mogelijk op te lossen. Hierop heeft de minister een onderzoek ingesteld en geconcludeerd dat, ofschoon er een beperkt aantal stremmingen per jaar (12-18 dagen) is, het knelpunt op termijn moet worden opgelost. De minister volgt hierbij het voorstel van het COV tot de aanleg van een tweede sluishoofd ter plaatse of de aanleg van een groene sluis. De kosten hiervan worden ingeschat op circa 20 miljoen euro. Echter, het geld ontbreekt. Om ons tegemoet te komen, zegde de minister toe de mogelijke aanvang van de werkzaamheden met een jaar te vervroegen. Van 2009 naar 2008...

## Veel te laat

Uiteraard zijn we blij dat de minister zich bereid heeft verklaard het

knelpunt op te lossen, maar 2008 is natuurlijk veel te laat. Het COV zal zich tot het uiterste inspannen om te bevorderen dat het project op de kortst mogelijke termijn (2003 of 2004) begint. Om die reden is het bovenaan de nieuwe COV prioriteitenlijst voor 2003 gezet. Hierover wordt binnenkort met de minister gesproken. Ook komen er gesprekken met de fracties in de Tweede Kamer.

Aangaande de stremming van de kolksluis meent het COV dat deze op de kortst mogelijke termijn weer bedrijfsklaar moet worden gemaakt. Binnenkort worden de uitkomsten van een onderzoek naar de toestand van de sluis bekend.

Vanuit de achterban is gevraagd of het mogelijk is de balgstuw in Ramspol te gebruiken voor het tegengaan van de sluiting van de kering in Zwartsluis. Al in een eerder stadium heeft KS bij een bezwaarprocedure tegen de aanleg van de stuw bij de Raad van State hiervoor gepleit. Deze procedure is helaas verloren. De huidige procedure biedt geen ruimte voor het gebruik van de balgstuw voor andere doeleinden dan waarvoor hij is aangelegd: bescherming van het achterland tegen hoog water op het IJsselmeer.

## Soepelheid

Bij de vorige stremming heeft een aantal schippers bij Rijkswaterstaat een schadeclaim wegens tijdverlet ingediend. Al deze claims zijn afgewezen. Op verzoek van verschillende schippers hebben wij Rijkswaterstaat gevraagd zoveel mogelijk mee te werken aan een goede berichtgeving aan de binnenvaart en enige soepelheid te betrachten bij het tussentijds openen van de kering bij (bijna) gelijk water. RWS heeft dat toegezegd, maar wijst er wel op dat er harde afspraken met waterschappen gemaakt zijn, die moeten worden nagekomen.

## ‘Wat doen met NEA-enquête?’

*Ik krijg een enquête van het NEA over arbeidstijden in de binnenvaart. Wat moet ik daarmee?*

Wat ons betreft kunt u die enquête rustig invullen. In principe is het, zoals in de brief wordt aangegeven, een onderzoek naar arbeidstijden in de binnenvaart. Het onderzoek wordt gedaan op verzoek van de Nederlandse overheid. De aanleiding is de invoering van de 48-urige arbeidsweek voor werknemers en de wens van onder meer de vakbonden om dat ook voor de zelfstandigen in te voeren.

Kantoor Binnenvaart is ten principale van mening dat de 48-urige werkweek niet van toepassing kan zijn op zelfstandigen. De grenzen van onze arbeids- en rusttijden worden gesteld in de Vaartijdenwet in Nederland en de betreffende regeling op de Rijn. Daarmee is de veiligheid van de vaart gewaarborgd.

...  
*Op het Albertkanaal werd ik aangeslagen voor vaartrechten van Antwerpen naar Hasselt. Er werd echter ook een heffing gelegd op mijn motorvermogen. Hoe zit dat?*

Navraag leert dat zoals in dit geval bij een koppelverband, maar ook bij een duw- of samenstel, naast de heffing voor het geladen tonnage, ook een heffing wordt gelegd op het motorvermogen van het schip dat de tractie levert. Deze heffing is € 0,00017 per pk maal het aantal afgelegde kilometers op het kanaal. Wanneer je zonder bak vaart, betaal je dus niet over het motorvermogen. De bakken betalen alleen scheepvaartrechten over het geladen tonnage. De Dienst voor de Scheepvaart onderzoekt momenteel of het systeem vereenvoudigd kan worden.

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

# BVB's creatieve boodschappers

Jan Terlouw schrijft jeugdboek, Roel Dragt in kleuterklas

door Elisa van Oosten, BVB

De basisboodschap die het BVB namens de sponsors uitdraagt, is kernachtig te verwoorden. Namelijk het gegeven dat vervoer over water vele mogelijkheden en voordelen biedt. Een branche kortom, die het waard is om in overweging genomen te worden bij beleids- en transportkeuzes door verschillende doelgroepen. De overheid en het verladend bedrijfsleven zijn zeer belangrijke groepen waar de communicatiepijlen op worden gericht.

In de vorige editie van Magazine Binnenvaart werd gemeld dat het BVB twee nieuwe uitgaven heeft uitgebracht. Op Waardevol Transport, waarin met feiten en cijfers wordt gestaafd dat meer lading in het schip een goede optie is, is al nader ingegaan. Veel van deze boekjes zijn reeds naar beleidsmakers- en beslissers in bovengenoemde doelgroepen gestuurd.

De omslag van *De zwijgzame matroos*, het nieuwste jeugdboek van Jan Terlouw



Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst. Oud-schipper Roel Dragt op zijn praatstoel in de kleuterschool.

Het BVB probeert op een creatieve wijze inhoud te geven aan de basisboodschap. Succesvolle bestaande middelen worden ingezet, zoals de werkbezoeken binnenvaart. Maar het is ook van belang alert te zijn op nieuwe mogelijkheden. Zo is het idee van de laatste uitgave ontstaan naar aanleiding van het landelijke thema van de Kinderboekenweek 2002: 'Ay Ay kapitein, boeken over boten'. De link met schepen, beter gezegd binnenvaartschepen, is snel gelegd.

## Jeugdboek

Op ons verzoek schreef Jan C. Terlouw een verhaal voor de jeugd over binnenvaart. Het boekje heet *De zwijgzame matroos*. Terlouw is, naast jeugdboekenschrijver, landelijk voorzitter van de Koninklijke Schuttevaer en kent zodoende de sector goed. Ashley Terlouw maakte de illustraties van het 36 pagina's tellende boekje. De uitgave in full colour is op aantrekkelijke wijze vormgegeven. Het BVB is de schrijver en illustratrice bijzonder erkentelijk voor hun bijdragen; de bereidheid tot het maken van een boeiende uitgave is

een opsteker voor de binnenvaart. Wat niet onvermeld mag blijven, is het sponsorschap van de organisaties en bedrijven, want alleen met deze projectbijdragen was het mogelijk het boekje in een aanzienlijke oplage van 15.000 stuks te produceren. Onze dank gaat uit naar Weekblad Schuttevaer, ABN-AMRO Binnenvaartunit, Koninklijke Schuttevaer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Veka en Fiwado.

Ook in het kader van de kinderboekenweek bezocht oud-schipper Roel Dragt een kleuterschool, om het jonge volkje daar wat te vertellen over de binnenvaart en het schippersvak. Dagblad De Dordtenaar besteedde er een flinke foto aan.

Komt u naar de vakbeurs Rotterdam Maritime, bezoekt u dan de speciale binnenvaartstand die BVB-medewerkers samen bemannen met de mensen van Koninklijke Schuttevaer, NPRC, CBV, SAB en VTL. U vindt ons in de Leuvehal, standnummer 439. Onze sponsors ontvangen op verzoek een exemplaar van *De zwijgzame matroos* en de *Binnenvaartagenda 2003*.

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

# Vleermuizen in de computer aan boord

## Alternatief e-mailprogramma in het Nederlands

door Nick van Haag, projectleider Bureau Telematica



**Uit de recente vaart-online ICT-peiling blijkt dat e-mailverkeer in de binnenvaart enorm**

**is toegenomen: 89% van de mobiele computeraars is regelmatig online! Maar daarmee steken ook de minder aangename bijverschijnselen de kop op. In de discussies op Vaart!Forum op internet komt regelmatig aan de orde dat het veel gebruikte mailprogramma Outlook Express van Microsoft nogal gevoelig is voor virussen. Juist omdat dit programma wereldwijd het meest gebruikt wordt, zijn er nogal wat virussenspecialia geschreven om via Outlook Express verspreid te worden. We hebben er in de binnenvaart momenteel akelig veel last van.**

Varende gebruikers op het Vaart!Forum zijn zich over het algemeen wel bewust van de kwetsbaarheid van hun favoriete mailprogramma, maar stappen niet zo gemakkelijk over op een alternatief. Immers, Outlook Express is Nederlandstalig. Veiliger mailprogramma's zijn er genoeg, maar je moet wel Engels kunnen lezen. Het gratis bij BICS meegeleverde e-mailprogramma NXMail is voor beginners op PC-gebied een uitstekend Nederlandstalig alternatief. Maar de meer gevorderde mobiele computergebruiker wil al snel een e-mailprogramma dat meer functionaliteiten heeft. Zo'n programma is er gelukkig.

### Voordelen

Het computertijdschrift PCM van november geeft vijf alternatieven voor Outlook Express, waaronder één mailprogramma dat ook in het Nederlands kan werken: The Bat, oftewel de vleermuis. The Bat is niet gratis, maar er zijn wel verschillende taalversies verkrijgbaar, waaronder Nederlands, Frans, Duits en zelfs Tsjechisch, Pools

en Russisch. Dat is toch al aardig in de richting van de Europese binnenvaart... Nog een voordeel voor de binnenvaart: The Bat kan wel HTML-mail lezen, maar het niet schrijven. Dit voorkomt dat je allerlei overbodige opmaakcodes meestuurt die maken dat het bericht er mooi uitziet. Voor het uitwisselen van E-mail via mobiele verbindingen is opmaak van een bericht echter alleen maar ballast. Deelnemers aan online-discussie lijsten in de binnenvaart krijgen stevast het verzoek van de lijstregelaar om geen berichten met opmaak in te sturen. Heel veilig, want de kans dat er een virus meelift is dan erg klein. The Bat is ongevoelig voor de vele Outlook Express-specifieke virussen. Een ander handig kenmerk: The Bat heeft de mogelijkheid om mail rechtstreeks op de mailserver (die op de wal staat) te bekijken voordat je het ophaalt. De berichten die je niet naar boord wil halen kun je simpelweg wissen. Dit kan aanzienlijk schelen in communicatiekosten. Outlook Express heeft deze functie namelijk niet en er zijn zat schippers die klagen dat je niet kunt zien wat je binnenhaalt.

### Gebruiksvriendelijk

The Bat is geïntegreerd met de beveiligingssoftware Open PGP waarmee E-mail berichten versleuteld kunnen worden verzonden. Je hoeft daarvoor geen aparte software te installeren. Een goed antivirusprogramma blijft echter wel noodzakelijk, want er kunnen altijd virussen in attachments schuil gaan. Een virusscanner behoort natuurlijk tot de standaarduitrusting van iedere mobiele gebruiker die online is! Je kunt met The Bat ook meerdere mailaccounts beheren en het bevat een spellingscontrole. Voor overstappers: je kunt de adresboeken van vrijwel alle bekende mailprogramma's importeren.

De gebruiksvriendelijkheid van The Bat scoort hoog in het PCM-artikel. De adviesprijs ligt op EUR 43,26 en het programma is alleen maar online te bestellen bij de makers: <http://www.ritlabs.com/> of bij de NL-leverancier: <http://shop.mensys.nl/> telefoon 023 5482020. een uitprobeerversie (Engelstalig) is gratis te downloaden op de site van de makers.

Let op: het basisprogramma is altijd Engelstalig; voor de Nederlandstalige versie moet je het International Pack (gratis) downloaden. Dit bevat de anderstalige gebruikers-interfaces.

Misschien willen de nautische softwareleveranciers er wel voor zorgen dat The Bat op een makkelijkere manier aan boord komt? Dat zal mede afhangen van de vraag van gebruikers. De eerlijkheid gebied te zeggen dat Bureau Telematica het programma niet heeft getest. Maar afgaande op de gunstige beoordeling in PCM en de enthousiaste ervaringen van varende gebruikers, geven we dit nieuws graag aan u door.



## Opmerkelijke uitspraken

*Hans de Boer, voorzitter MKB-Nederland, in het blad Groningen Seaports over innovatiebereidheid van het midden- en kleinbedrijf ten aanzien van het vervullen van een regiefunctie: "Het MKB is traditioneel terughoudend. Ongeveer vijftien procent van de bedrijven doet het wel en de rest holt er achteraan. Ik zou liever willen dat iedereen ging innoveren, maar de meeste MKB'ers volgen traditionele patronen en komen pas in beweging als ze anderen voor zien liggen. Het is helaas nooit zo dat de hele kudde in één keer een bepaalde richting inslaat."*

*In het zelfde blad Jacqueline Tammenons-Bakker, directeur-generaal goederenvervoer bij Verkeer en Waterstaat, over de bekendheid van het nut van transport: "Goederenvervoer wordt vaak als een probleem van de transportsector gezien, terwijl het een voorwaarde is voor veel activiteiten van de burgers."*

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



# Het hoe en waarom van Kantoor Binnenvaart

*Veelzijdig service- en adviescentrum voor particuliere ondernemers*

**Leden en contractanten die collega-schippers willen informeren over Kantoor Binnenvaart vragen ons nogal eens wat Kantoor Binnenvaart nu eigenlijk precies doet. Omdat het telefonisch beantwoorden van die vraag nogal wat tijd kost, volgt dan meestal een beknopte uitleg. Daarom in dit magazine eens een uitgebreider schets.**

Toen in de koepelorganisatie Binnenvaart Nederland het gezamenlijk opzetten van een helpdesk voor de binnenvaart voor sommigen een brug te ver bleek, besloten de ondernemersverenigingen CBOB, ONS, RKSB Sint-Nicolaas en Rijn en IJssel deze vorm van dienstverlening wél op te pakken. Om ook die collega-schippers te motiveren die - om wat voor reden dan ook - niet voor een bepaalde bond wilden kiezen, werd besloten een gezamenlijk bemand servicecentrum op te richten, puur gericht op dienstverlening. Een soort ANWB voor binnenvaartondernemers. In plaats van het lidmaatschap bij een bond, kunnen schippers ook een servicecontract aangaan, dat recht geeft op advies en hulp bij problemen.

Na gedegen overleg werd op 12 oktober 1998 de stichting Het Kantoor opgericht, 'servicebureau van de samenwerkende organisaties van particuliere ondernemers in de binnenvaart'. Tien dagen later ondertekenden tijdens de feestelijke openingsbijeenkomst op de tweede etage van het Rijn- en Binnenvaartcentrum aan het Vasteland in Rotterdam genoemde binnenvaartorganisaties een convenant, waarin de doelstelling van Het Kantoor (*inmiddels bekend als Kantoor Binnenvaart*) is omschreven. Mede-ondertekenaars waren AMVV, KSCC en NPRC, die als gesprekspartners nauw bij Kantoor

Binnenvaart zijn betrokken. AMVV en KSCC omdat zij de sociaal-culturele aspecten in de binnenvaart uitvoeren, NPRC omdat deze namens de particuliere organisaties de contacten met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart verzorgde. Ook de Belgische vereniging VBR ondertekende het convenant, later trad ook de Bond van Eigenschippers toe. Tevens zijn er nauwe contacten met de ABRI, destijds door de CBOB als administratief dienstverlener voor de binnenvaart opgericht. Hierdoor ontstond een unieke vorm van samenwerking, waarin de belangen van de particuliere scheepvaart op directe wijze worden afgestemd en behartigd.

Na de teloorgang van Binnenvaart Nederland pakte Kantoor Binnenvaart tevens afstemming van het beleid op. De volgende elementen behoren nu tot de kerntaken:

- het informeren, adviseren en ondersteunen van aangesloten binnenvaartondernemers bij hun bedrijfsvoering;
- het samenstellen en uitbrengen (in samenwerking met uitgever Ten Hagen Stam) van een informatief vakblad voor de varende ondernemer: Magazine Binnenvaart;
- afstemmen van binnenvaartbeleid en dit uitdragen in Den Haag, Brussel en Straatsburg.

## Uitwerking

De doelstellingen van KB zijn vanuit de werkzaamheden van de 'oude' organisaties ontwikkeld. De bedrijfsbeëindigingsregeling bezorgde destijds alle bonden een fikse ledenverlies. Gelijkertijd zorgde schaalvergroting er echter voor dat het aantal tonnen steeg, zodat de balans niet al te negatief doorsloeg. De ledenaantallen blijven de laatste jaren

redelijk stabiel en vertonen weer een lichte groei, maar er moest duidelijk een andere invalshoek gevonden worden om een grote groep niet-georganiseerde schippers te kunnen bereiken. De recht toe-recht aanformule van Kantoor Binnenvaart bleek aan te slaan. Zelfstandige binnenvaartondernemers die geen lid van een bond willen zijn, maar wel gebruik willen maken van de dienstverlening, meldden zich aan als servicecontractant, ter ondersteuning van hun bedrijfsvoering.

Naast de contractanten hebben ook alle leden van de vijf dragende organisaties recht op de diensten van Kantoor Binnenvaart en ontvangen maandelijks het magazine. De vereniging Rijn & IJssel heeft zich begin 2002 teruggetrokken.

Contractanten hebben recht op het dienstenpakket en voordeel op tal van producten, maar hebben geen inspraak of stemrecht bij het te voeren beleid. Leden van de organisaties hebben wel inspraak en stemrecht. Dat is de belangrijkste meerwaarde van het lidmaatschap van een bond. Momenteel zijn circa 125 binnenvaartondernemers rechtstreeks contractant bij Kantoor Binnenvaart. Ook administratiekantoren met binnenvaartcliënten kunnen een zogeheten bedrijfscontract aangaan. Inmiddels zijn zeven administratiekantoren aangesloten, met name voor werkgevers- of CAO-vragen. Uit oogpunt van algemeen belang heeft Kantoor Binnenvaart ook verscheidene mantelcontracten afgesloten en diverse handboeken en infoboekjes samengesteld, in eigen beheer of samen met anderen. Leden en contractanten kunnen die gratis of met korting verkrijgen. (Zie overzichtskader).

Lees verder op pagina 37

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

Vervolg van pagina 35

## Coördinatie beleid

Bij het coördineren van het Nederlandse beleid wordt nauw samengewerkt met Koninklijke Schuttevaer en het CBRB. In een zogeheten clusteroverleg wordt het te voeren binnenvaartbeleid besproken en worden taken afgestemd. Wat Europa betreft is de Europese Schippers Organisatie (ESO) het kanaal waarlangs al meer dan 25 jaar de contacten met Brussel en sinds kort ook Straatsburg worden onderhouden.

## Secretariaat

De groei van zowel het leden- en het contractantenaantal als de werkzaamheden maakte een strakke coördinatie noodzakelijk. Het bestuur van Kantoor Binnenvaart besloot daarom een manager als coördinator aan te stellen. Dat is Jan Veldman, voormalig vice-voorzitter van de CBOB, geworden. Op het secretariaat werken nu vijf vaste krachten en enkele vrijwilligers. Voor een efficiënte ondersteuning zijn werklijnen uitgezet. In principe verstrekken alle medewerkers algemene informatie; voor praktijkgerichte of specialistische vragen wordt u doorverbonden met een van de beleidsmedewerkers: Gerard Kester, Henk van der Velde en Jan Veldman. Dankzij nauwe samenwerking en directe contacten met een aantal instanties is specialisatie op velerlei gebied mogelijk. Voor elk probleem wordt voor de schipper/ondernemer de best denkbare oplossing gezocht.

## Magazine Binnenvaart

De KB-contractanten en leden van de aangesloten organisaties worden maandelijks via Magazine Binnenvaart op de hoogte gehouden van ontwikkelingen in de branche. Het blad bevat praktijkgerichte informatie, tips en artikelen. Alle convenantpartners en direct betrokken organisaties leveren regelmatig inhoudelijke bijdragen. De kopij-coördinatie berust bij Margit van den Berg en Henk van der Velde.

Ingezonden stukken, reacties, suggesties, bijdragen en foto's van lezers zijn van harte welkom. (e-mail: margit@kantoorbinnenvaart.org)

Een goed contact met de achterban is van groot belang. Naast telefoon (010 2060600) en fax (010 4147584) heeft KB de beschikking over een website: [www.kantoorbinnenvaart.org](http://www.kantoorbinnenvaart.org) en een e-mailadres: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org). U bent natuurlijk ook altijd welkom voor een persoonlijk gesprek op het secretariaat, maar bel even of degene die u wilt spreken dan aanwezig is. Er is al veel werk verzet, maar er ligt ook nog veel werk voor ons. Dit kan alleen dankzij brede steun van binnenvaartondernemers. Bent u nog niet bij een organisatie aangesloten?

Neem die eerste stap en vraag een informatiepakket aan. (Aanmeldingsbon op pagina 4). Kantoor Binnenvaart voert momenteel een ledenwerfactie met een handig stuk gereedschap als bonus. Ook uw steun is hard nodig om de belangen van onze bedrijfstak op professionele wijze te kunnen blijven behartigen.

Tijdens de beurs Rotterdam Maritime in Ahoy' kan voordelig kennis worden gemaakt met Magazine Binnenvaart. Wij zien u graag in de Leuvehal, stand 438 van uitgeverij Ten Hagen & Stam, bij Weekblad Schuttevaer.

# Dienstverleningsproducten KB

Prijzen en kortingen onder voorbehoud

Onderwerp	Uitvoerder	ledenprijs	niet-leden
<b>Mantelcontracten</b>			
Veiligheidsadviseur vervoer gev.stoffen** - nulmeting - jaarlijkse audit/jaarverslag	Arbode	€ 315,00 540,00	€ 369,00 639,00
Cursussen bedrijfshulpverlening **	Arbode	260,00	367,00
RI&E pakket I ondersteuning/goedkeuring	ondernemer+Arbode	588,00	686,00
RI&E pakket II ondersteuning, Plan Aanpak, goedkeuring	ondernemer +Arbode	1041,00	1214,00
RI&E pakket III geheel uitvoeren door Arbode, goedkeuring	Arbode	1268,00	1479,00
Arbeidsongeschiktheidsverz.zelfstandigen	Goudse Verz./Anker	korting 25%	
Pensioenverzekering zelfstandigen	ABNAMRO	hoog investering percentage	
Ziekteverzekering werknemers	Nationale Nederlanden	gunstige tarieven	
<b>Handboeken</b>			
Hygiëncodeboek binnenvaart HACCP	K B + CBRB	50,00*	100,00*
RI&E-handboek KB (ook basis voor RI&E-pakket I en II)	K B	57,00*	80,00*
<b>Dienstverlening/infomateriaal</b>			
Programma vrachtprijsberekening	K B	gratis downloaden of diskette*	
Afrekenblok	K B	6,80*	7,95*
Jaarboek NPRC	K B + N P R C	gratis*	15,00*
Boekje Duitse wetgeving laden&lossen	K B	gratis*	5,00*
- CAO Binnenscheepvaart	K B + St CAO	gratis*	5,00*
- Loontabellen	K B + St CAO	gratis*	5,00*
- Loonberekening	K B + St CAO	gratis*	5,00*
- Ziekengeld berekening	K B + St CAO	gratis*	5,00*
- Arboret 1998	K B	gratis*	5,00*
Arbeidsovereenkomsten	K B	gratis*	5,00*
KB-vlag	K B	1 gratis per jaar	8,00*
<b>Kortingen</b>			
Softwarepakket PC Navigo	Noorderzon	10%	

\* Exclusief verzendkosten

\*\* Volledig pakket op aanvraag

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

# Van het secretariaat

**Informatie/voorlichtingsvergaderingen** - Aan het eind van het jaar houden bestuur en secretariaat opnieuw de inmiddels traditioneel geworden bijeenkomsten met de leden. We treffen elkaar dan in plaatsen waar van oudsher een duidelijke binding is met de bedrijfstak en onze leden. In het spraakgebruik noemen we dit voorlichtingsvergaderingen, maar dat klinkt toch wat eenzijdig. Liever hebben wij het over informatiebijeenkomsten, waar niet alleen het bestuur u informeert over ontwikkelingen of behaalde resultaten, maar ook uw mening naar voren komt. Op dit moment buigt een bestuurscommissie zich over een aangepaste opzet en inhoud van de bijeenkomsten, mogelijk ook aan de hand van een (discussie rond een) centraal thema, een 'hot item' om maar eens een modern cliché te gebruiken. De vergaderingen worden dit jaar nog in de bekende plaatsen gehouden: Duisburg, Zwolle, Werkendam, Rotterdam en net als vorig jaar Vreeswijk (Nieuwegein). De data zijn op dit moment nog niet exact bekend, omdat we daarbij samen-

vallen met vergaderingen van andere organisaties zo veel mogelijk willen vermijden. En de eindejaarsperiode vraagt ook bij uitstek aandacht en tijd voor gezin en familie. In elk geval wordt u van harte uitgenodigd. In december wordt u verder geïnformeerd. En wanneer u overweegt uw belangstellende burenmee te nemen: doen!

**Nieuw in de vaart** - Op 2 november hebben Marinus en Petra van Dijke samen met hun kinderen hun nieuwe schip in gebruik genomen. De afmetingen van het mbs Cornelis-M zijn 70 x 7,50 m bij een diepgang van 3,20 m. Het laadvermogen is 1000 ton, beuninhoud 600 m3. Het schip wordt voortgestuwd door een 530 pk Scania. Als bijzonderheid kan vermeld worden dat de buitenwand van de woning aansluit op de scheepshuid, dus zijn daar geen gangboorden. Het uiterlijk van het schip heeft daarmee iets weg van een viskotter of coaster.

## Info Kantoor Binnenvaart

### Kantoor Binnenvaart

tel.: 010 206 06 00

fax: 010 414 75 84

[www.kantoorbinnenvaart.org](http://www.kantoorbinnenvaart.org)

email: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)

### CBOB

tel.: 010 206 06 02

fax: 010 213 41 71

email: [binnenvaart@cbob.nl](mailto:binnenvaart@cbob.nl)

### ONS

tel.: 010 206 06 01

fax: 010 414 75 84

email: [ons@euronet.nl](mailto:ons@euronet.nl)

### RKSB St.-Nicolaas

tel.: 010 206 06 00

fax: 010 414 75 84

### Tankvaartvertegenwoordiger:

Geert van Veen,

gsm: 06 53 72 3544

### België:

#### VBR

tel.: (0032) 3 658 36 63

fax: (0032) 3 645 99 74

Afd. tankvaart:

Karel Verberght

gsm: 06 51 75 0692

#### Bond van Eigenschippers

Kantoor Brugge:

tel.: (0032) 50 470 720

fax: (0032) 50 335 337

Kantoor Gent

tel.: (0032) 92 258 380

fax: (0032) 92 330 137

email: [hnr.bve.helix@pi.be](mailto:hnr.bve.helix@pi.be)

## Gesprek

Nicodémus zei tot Hem... Jezus antwoordde en zei...

Jezus antwoordde... Nicodémus antwoordde en zei...

uit Johannes 3

*In een van de vele reacties op het overlijden van Prins Claus werd eraan herinnerd hoe bekwaam hij was in het voeren van gesprekken. Urenlang kon je met hem van gedachten wisselen en een onderwerp uitdiepen. Zo begrijp je nog beter waarom onze Koningin en haar zonen zoveel aan deze man en vader hebben gehad.*

*In het evangelie lezen we over een nachtelijke ontmoeting van Jezus met een van de leiders van het geloof van Israël, Nicodémus. Zij spraken over iets dat zelfs de knappe kop die Nicodémus was, niet goed kon begrijpen. Over hoe een mens eeuwig leven kan vinden. Ook dat gesprek moet uren hebben geduurd. Dat het nacht was, zal een grote rol hebben gespeeld. Dat kennen wij ook. Wanneer de emoties niet onmiddellijk van het gezicht af te lezen zijn, kunnen de woorden beter hun werk doen. Het gebeurt bij de afwas of als je naast elkaar in de auto zit. En in het donker of de schemering.*

*Geloven heeft altijd met gesprek te maken. Het gesprek is een kanaal tussen God en ons, waar Zijn woord klinkt en wij tot Hem mogen spreken in ons gebed. Het gesprek van ons met elkaar wordt er ook bij ingeschakeld. Onze woorden kunnen zomaar, zonder dat we het hadden verwacht, nieuw leven te voorschijn roepen.*

*Voor de kans daarop moeten we wel ruimte scheppen. Voor een goed gesprek is vaak geen aandacht of tijd. Een lerares vertelde dat zij soms een leerling vroeg om een half uur vroeger op school te komen. Dan spraken ze over gewone dingen. 'Want', zei ze, 'bij die kinderen thuis wordt niet met ze gepraat en er staat altijd een radio of televisie aan.' Een gesprek voeren moet je leren. Wie het geleerd heeft, bezit een sleutel tot leven, in de diepste betekenis van het woord.*

Ds R. J. Bakker



# Waar kiest ú voor?

door Wim Sakko, voorzitter ONS

**Wanneer we in de binnenvaart spijkers met koppen willen slaan, zullen we toch meer moeten samenwerken en samen goed over bepaalde zaken nadenken. Dan heb ik het nu even niet over de Kantoororganisaties, want die werken inmiddels vier jaar succesvol volgens dat concept.**

**Ik heb het nu over onze achterban, de leden. Sturen en besturen is geen taak van de bestuursleden van de bonden alleen. Zij moeten door hun achterban worden gevoed.**

In samenspraak met de leden worden de lijnen uitgezet en wordt het beleid bepaald, zodat we de koers kunnen varen die onze leden wensen. U kunt meebeslissen, dat is uw recht, dus maak daar gebruik van!

Alleen u kunt aangeven wat er volgens u moet gebeuren. Dat kan in een persoonlijk gesprek, of telefonisch. Maar de gelegenheid bij uitstek is de jaarvergadering, dan bereikt u het meeste effect. Alle aanwezigen kunnen dan direct reageren en met elkaar kunnen we zaken afstemmen. Dit is bepalend voor ons beleid richting Den Haag en Brussel. Het is voor het bestuur een stimulans om vanuit brede kring informatie en reacties te krijgen, want wij weten ook niet alles en proberen er met elkaar het beste van te maken.

## Jaarvergadering

De laatste jaren wordt het steeds moeilijker collega's voor een vergadering bijeen te krijgen.

Eén keer per jaar moet toch echter niet zo'n probleem zijn. We kiezen heel bewust voor een periode waarin de meeste schepen even stilliggen, tussen kerst en nieuwjaar. Dit jaar is de ONS/RKSB-jaarvergadering vastgesteld op zaterdag 28 december bij het KSCC in Nijmegen. Na de besloten ONS-ledenvergadering volgt een gezamenlijke vergadering met de RKSB. Introducees zijn van harte welkom.

Het ONS- en het RKSB-bestuur komen op gezette tijden bij elkaar om tal van zaken te bespreken. De besluiten die genomen worden, zijn altijd goed overwogen en volgens het principe: datgene waar de meerderheid voor kiest, wordt aangenomen. Uiteraard strookt dat niet altijd met ieders belangen, maar het algemeen belang gaat boven dat van jezelf of van een heel kleine groep. Het is dan wel eens zuur dat je achteraf te horen krijgt: 'Hoe hebben jullie dat nu kunnen doen?', terwijl dat meestal van degenen komt die nooit een vergadering bijwonen. Laat uw mening dus horen, dan kunt u mee(besturen)!!

## Bestuurskandidaten

Ik neem dan ook maar gelijk de gelegenheid te baat om een oproep te doen voor bestuurskandidaten. Eind dit jaar is ONS-bestuurslid Sander Klein aftredend en niet herkiesbaar. We houden dan acht bestuurleden over. Voor een democratische besluitvorming is een oneven aantal bestuurleden nu eenmaal praktischer.

Bent u aangesloten bij de ONS en voelt u er wat voor om regelmatig met een groep gemotiveerde collega's over alle mogelijke binnenvaartzaken na te denken en te beslissen? Neem dan contact op met het ONS-secretariaat, tel. 010 206.06.01 of vraag het gsm-nummer van een van de bestuursleden. Wij geven u graag nader uitleg.

Er zijn helaas nog te veel schippers die roepen: 'Het zal mijn tijd wel duren en alles is toch al geregeld, dus waarom moet ik nog ergens lid van zijn?' Met alleen roepen en mopperen in het gangboord komen we er niet. Het zou beter zijn als degenen die het allemaal zo goed weten zich aansluiten bij een bond. Eén stem wordt niet gehoord, een sterke schippersorganisatie met honderden leden wel. Na ons zal er nog scheepvaart zijn; het houdt echt niet op als wij

ermee stoppen. We moeten rekening houden met onze opvolgers en de mensen laten weten hoe onze verworvenheden tot stand zijn gekomen. Veel jongere schippers weten dat niet en denken dat alles in Den Haag wordt bedacht, zoals laad- en lostijden, lig-gelden, bemanningsvoorschriften en dergelijke. Maar daar hebben de schippersorganisaties keihard voor gewerkt. Onze stem telt mee. We zitten niet voor niets met een vertegenwoordiger in het Overlegorgaan en Deelorgaan van Verkeer en Waterstaat.

## Samenwerking is een must

In slechte tijden van het vrije ondernemerschap is het dikwijls 'Ieder voor zich en God voor ons allen'. Wanneer we eens wat meer zouden afstemmen met elkaar, in plaats van elkaar te onderbieden, zou duidelijk worden dat we het niet langer pikken om met duurdere schepen steeds goedkoper te werken. Want dat doen we. De schepen worden steeds groter, maar het eindresultaat blijft om te huilen. De klant is de enige die lacht. De collega's die zich dag en nacht drie slagen in de rondte werken om vooral maar goedkoper uit de bus te komen dan de buurman, verpesten de markt. Goed ondernemerschap betekent ook dat je de klant iets te bieden hebt dat een fatsoenlijke prijs rechtvaardigt.

## Jaarvergadering ONS en RKSB

Opnieuw houden de ONS en RKSB Sint-Nicolaas een gezamenlijke openbare ledenvergadering. Daaraan vooraf gaat van beide organisaties een interne ledenvergadering voor de behandeling van de huishoudelijke zaken. De leden en donateurs krijgen tijdig de uitnodiging en de agenda.

De vergadering is op zaterdag 28 december in het KSCC-Centrum in de Waalhaven, Nijmegen. Aan de gezamenlijke vergadering wordt een thema verbonden met een spreker. Diezelfde zaterdag is 's avonds in het Kolpinghuis in Nijmegen het traditionele schippersbal.

# Investeringssteun voor de Vlaamse binnenvaart

*Overheid geeft vijftien procent subsidie op verbeteringsuitgaven*

door Els Vanhonsbrouck, BvE

**Na opnieuw enkele jaren van stilzwijgen, heeft de Vlaamse regering het licht op groen gezet voor een nieuwe steunverlening aan binnenvaartbedrijven. De regeling voorziet in een subsidie van vijftien procent op investeringen ter verbetering van –kort gezegd– de technische staat, de bruikbaarheid en de milieubelasting van schepen. De afspraken zijn er, het besluit ligt klaar, het is nog enkel wachten op de publicatie in het Belgisch Staatsblad. Want de hele zaak kan dan pas van start gaan. Publicatie wordt verwacht in de loop van oktober 2002. Hier alvast een beknopte uitleg.**

Wie in aanmerking wenst te komen voor steun, moet in de eerste plaats aan een aantal voorwaarden voldoen. Namelijk gedurende minstens vijf jaar gedomicilieerd zijn in het Vlaamse Gewest, onderworpen zijn aan het sociaal en fiscaal stelsel in België en de binnenvaartonderneming moet een kleine onderneming zijn (minder dan vijftig werknemers en een jaaromzet hebben van maximum zeven miljoen euro). Een doorsnee binnenschipper voldoet aan deze voorwaarden. Normaliter kan de steunaanvraag pas worden ingediend vanaf de bekendmaking van het besluit in het Staatsblad. De aanvraag moet voor de startdatum worden ingediend. Dat is de datum van de eerste factuur (of voorschotfactuur) van de investering. Bij wijze van overgangsmaatregel zal men voor de aanvragen die binnen de drie maanden na de bekendmaking van het besluit in het Belgisch Staatsblad worden ingediend zelfs tot twaalf maanden teruggaan voor het bepalen van de subsidie.

## Minimum bedragen

Om van de steunmaatregel te kunnen genieten, mag het investeringsbedrag voor schepen tot en met 800 ton niet lager zijn dan 12.400 euro. Voor schepen van meer dan 800 ton ligt deze ondergrens bij 19.800 euro. Een maximum is niet voorzien. Een uitzondering hierop zijn de investeringen voor elektronische informatiesystemen. Hiervoor geldt geen minimum investeringsbedrag.

Welke investeringen in aanmerking kunnen komen voor deze steun, is duidelijk omschreven:

- technische aanpassingen van de laad- en losinstallaties van het schip;
- de omschakeling naar containervervoer of zelfontlading;
- een beter kwaliteitsbeheer (bijvoorbeeld investeringen voor het behalen van een ISO-certificaat);
- een betere kwaliteitsbehandeling van de vracht, bijvoorbeeld door informatisering;
- ecologische investeringen, zoals zuinige motoren, stalen of kunststof buikdenning, schroefaskokerafdichting;
- investeringen gericht op nieuwe gecombineerde vervoertrafieken of nieuwe trafieken van gevaarlijke goederen;
- polyvalent maken van het vaartuig, bijvoorbeeld door aanpassingen voor containervervoer, afvalvervoer of om meer dan één soort vracht tegelijk te kunnen vervoeren;
- investeringen ter verbetering van het comfort van het vaartuig (beperkt tot 12.400 euro per vaartuig). Enkel ingebouwde en op maat gemaakte meubelen komen in aanmerking.

Huishoudtoestellen zijn in ieder geval uitgesloten;

- veiligheidsinvesteringen conform de ADN-normen;
- technische aanpassingen die de bedrijfszekerheid van het vaartuig verhogen;
- technische aanpassingen om te voldoen aan de communautaire normen en de CCR-normen.

Daarenboven moeten de investeringen beëindigd zijn binnen de 24 maanden na de steunaanvraag.

De volgende investeringen komen nooit in aanmerking:

- nieuwbouw van vaartuigen;
- aankoop van nieuwe of tweedehands vaartuigen
- afbouw van aangekochte casco's (technische aanpassingen in dat verband komen weer wel in aanmerking);
- kleine onderhouds- en herstellingswerken;
- investeringen uitgevoerd op vaartuigen die zullen worden verhuurd.

## Aanvraagformulier

De steunaanvraag moet worden ingediend door middel van een specifiek aanvraagformulier, afgeleverd door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Er dienen daarenboven tal van bewijsstukken te worden bijgevoegd.

Wie denkt in aanmerking te komen of wie hierover meer informatie wenst, kan contact opnemen met de Bond van Eigenschippers, Komvest 40, B-8000 Brugge, tel. (0032) (0)50.470.720. Daar zijn ook aanvraagformulieren ter beschikking.

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

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

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