

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER



JAARGANG 6 - NUMMER 11 - NOVEMBER 2004

Meer ruimte klein  
schip in nieuwe BPR

Eisen en gevaren  
'vreemde' bemanning

Hoge Raad achter  
verplicht ziekenfonds

BTB vergelijkt  
positiesystemen

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

## Redactie

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

E-mail redactie:

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

## Eindredactie

Lilian van Hiele

## Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

## Layout en opmaak

Artnc Creatief Servicebureau,  
Deventer

## Uitgever

Rob van Berkel  
ten Hagen & Stam,  
Postbus 23  
7400 GA Deventer

## Abonnementen en verzending

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

Abonnementsprijs 2004:

€ 79,25 excl. BTW

Een abonnement kan ieder  
gewenst moment ingaan.

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

## Advertenties

ten Hagen & Stam  
Postbus 23, 7400 GA Deventer  
Hoofd exploitatie  
B.Veninga (0651-586888)

Advertentieverkoop:

Bunk Intermedia

tel: 078-6321010

fax: 078-6321011

info@bunkintermedia.nl

www.bunkintermedia.nl

Orderbehandeling:

Ewald Nieuwenhuis

tel: 070-3044387

fax: 070-3044340

## Drukkerij

Giethoorn Ten Brink

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

**tenHagenStam**  
UITGEVERS

Nederlands  
**uitgeversverband**

Groep uitgevers voor  
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

## Foto voorpagina:

De Bon Jovi vertrekt uit sluis Lemmer  
(foto Lilian van Hiele)

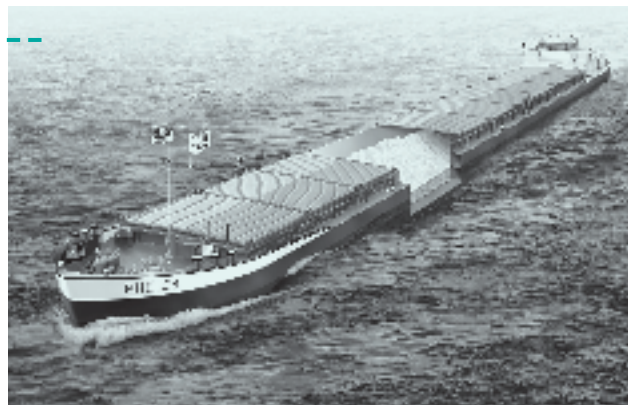


## Philos op nieuwe voorlichtingsposter

20

## Voorrangsregels flink gewijzigd

9 en 10



## De Binnenvaart blij met 'vlaggenschip' Siegfried

24

Opgelost	4
Effe dubbel	5
'Vreemde' bemanning	7
Nieuw in BPR	9 en 10
Ziekenfonds zelfstandigen	11
Factuur Reprorecht	11
Leuke cijfers gezinsbedrijf	12
Alleenvaart definitief	13
Einde arbeidsovereenkomst	15
Vergelijking positiesystemen	18 en 19
Philos op BVB-poster	20
Spiegelbeeld	21
Ingezonden brief	23
Vraag en antwoord	23
Siegfried naar De Binnenvaart	24
Schuttijden op internet	25
Stabiliteit dubbelwandige tankers	27
Europese ziekteverzekeringskaart	27
ONS-nieuws	29
Im Jos Woestenborgs	29
Gasolieprijs	29
CBOB-nieuws/overdenking	30

## rubrieken

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

27, 29 en 30

# Opgelost

Eén van onze leden belde met een acuut probleem. Naast hem in de stuurhut stond een agent van de WSP die de medische verklaring bij zijn nieuwe model Rijnpatent wilde zien. De schipper had net twee jaar geleden zijn Rijnpatent verlengd na de verplichte vijfjaarlijkse medische keuring en begreep daar niets van. Bovendien had hij zijn medische verklaring opgestuurd naar het KOFIS en daar verder geen commentaar op gekregen. Maar afgezien daarvan, hij had toch een geldig patent?

“Hier, heb je hem zelf even” zei de schipper en gaf zijn telefoon aan de

WSP'er. We hebben de - overigens heel vriendelijke - agent in het daaropvolgende gesprek kunnen overtuigen dat een medische verklaring bij het nieuwe model Rijnpatent niet nodig is. Dit pasje wordt namelijk pas door de bevoegde instantie afgegeven, wanneer aan alle formaliteiten is voldaan, dus ook een geldige medische verklaring. De agent nam genoegen met deze verklaring, maar zou het uiteraard nog wel even nakijken.

*De agent was waarschijnlijk in de war met patentverlengingen na het 65ste jaar. Dan volstaat het elk jaar de medische verklaring bij het patent te voegen en hoeft niet steeds een nieuw patent te worden aangevraagd. Overigens maken ESO en EBU zich sterk dat ook voor de patentverlengingen onder de 65 jaar voor elkaar te krijgen. Dat scheelt kosten en moeite.*

## Eén Europees BTW-loket

**Staatssecretaris Wijn van Economische Zaken wil nog tijdens het Nederlands voorzitterschap van de Europese Commissie duidelijkheid over de opzet van één Europees BTW-loket.**

De nationale fiscus zou dan het verrekenen van betaalde en verschuldigde BTW en eventuele doorbetaling aan andere lidstaten moeten zorgen. Er is de afgelopen jaren veel moeite gedaan dit plan op de Europese agenda te krijgen. Kantoor Binnenvaart is heel blij met de voorzet van Wijn en de Tweede Kamer, maar echt juichen doen we uiteraard pas als het loket er is.

## Vakblad niet ontvangen?

Na de verzending van het oktobernummer kregen we veel klachten. Achter de adreskaart zaten vaak meerdere kaarten, waardoor die geadresseerden geen vakblad kregen. Boosdoener was het inmiddels aangepaste formaat van de adreskaart.

Gelukkig stuurde een aantal aardige lezers de 'extra' kaarten retour, zodat wij het magazine alsnog aan de geadresseerden konden sturen.

Ook bij de adressering van het septembernummer schijnt het nodige verkeerd gegaan te zijn. Onze excuses voor al

dit ongemak! Laat u het ons alstublieft even weten als u een magazine niet heeft ontvangen. Dan sturen wij het alsnog toe. Graag ook even melden als uw adres niet klopt! Dat kan met de nieuwe adreskaart, via tel.: 010-2060600 of e-mail: [margit@kantoorbinnenvaart.org](mailto:margit@kantoorbinnenvaart.org)

### Lustrum-ledenwerfactie Kantoor Binnenvaart

Ja, ik vind een goede binnenvaartvertegenwoordiging belangrijk en daarom

- word ik contractant bij Kantoor Binnenvaart. Stuur mij een infopakket en aanmeldingsformulier.
- vraag ik een infopakket voor een collega aan.  
Zelf ben ik aangesloten bij CBOB / ONS / RKSBB / KANTOOR BINNENVAART / VBR / BvE \*  
\* Svp doorhalen wat niet van toepassing is.

#### Gegevens aanbrenner:

Naam: \_\_\_\_\_ Naam schip: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_ Postcode + Plaats: \_\_\_\_\_

#### Gegevens nieuwe contractant:

Naam: \_\_\_\_\_ Naam schip: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_ Postcode + plaats: \_\_\_\_\_  
Datum: \_\_\_\_\_ Handtekening: \_\_\_\_\_

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



**Kantoor Binnenvaart**

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

Nieuwe contractanten ontvangen het jubileumgeschenk (digitaal weerstation) na ontvangst van de bijdrage 2004. Aanmelders van nieuwe contractanten ontvangen ons relatiegeschenk: een kurkentrekker/flesopener in de vorm van een anker.

# Kunnen ze echt nog geen touwtje vastzetten?

door Lillian van Hiele

**De binnenvaartafdeling van de Maritieme Academie in Harlingen vraagt schippers via een enquête of de afgeleverde matrozen voldoen aan de verwachtingen van de bedrijfstak. Een dapper initiatief, want er wordt wat afgemopperd en tegelijkertijd is het personeelstekort het grootste probleem voor de toekomst van de binnenvaart. De schepen worden groter, er komen meer vrije tijdregelingen en veel schipperskinderen willen niet meer varen.**

De kritiek op (leerling)matrozen is bekend. De jeugd weet niet meer wat werken is en als je daar iets van zegt kun je een grote mond krijgen. De opleidingen duren veel te lang en dan leveren de scholen ook nog matrozen af waar je niets aan hebt: "Ze kunnen nog geen touwtje vastzetten." De schipper kan het natuurlijk niet helpen dat hij niet weet wanneer er geladen of gelost wordt, waardoor het personeel te lange dagen maakt of het weekend (weer) niet naar huis kan. 'De boze buitenwereld heeft het gedaan. Het ligt niet aan u, maar aan de opleidingen, de overheid, de bonden en de verladers. Dan moet u niet raar opkijken dat er straks helemaal geen personeel meer te vinden is', waarschuwde een vakbondsbestuurder nog niet zo lang geleden. Ook de cijfers tonen aan dat veel jongeren die enthousiast een 'avontuurlijke' baan in de binnenvaart kozen het na een paar maanden voor gezien houden. Belangrijkste oorzaken zijn het tegenvallende werk, de arbeidsverhoudingen aan boord, problemen over werk- en rusttijden en de 'matige' beloning. De meeste jongeren willen niet meer zo lang bij hun vriendenkring vandaan. Voor het geld hoeven ze dat ook niet meer te doen, want wat je vroeger aan boord kon verdienen, verdien je nu aan de wal ook en dan ben je 's avonds en alle weekenden thuis.

## ■ Frustratie

Dat het werk aan boord tegenvalt, of dat jongeren uit frustratie of na een ruzie weggaan, heeft uiteraard ook te maken met de wijze waarop met leerlingen en matrozen wordt omgegaan. Maar als Nederland hét binnenvaartland van Europa wil blijven, als we de huidige kwaliteitsvoorsprong, opleidingen, nautische kennis en onze goede naam willen behouden, zullen we toch meer Nederlandse jongeren moeten interesseren voor de sector. 'Iedereen kan lekker praten, maar er is echt nauwelijks een goede leerling of een goede Nederlandse matroos te krijgen. Je wilt niet weten wat wij af en toe aan boord krijgen', is het bekende verweer. Misschien moeten we dan eerst eens helder krijgen wat een goede leerling of matroos is, of wat een schipper een goede leerling of matroos vindt. Een Tsjech of een Pool die bijna 'slaafs' doet wat je zegt, maar waarmee je verder nauwelijks contact hebt? Jongens of meisjes van de wal die weinig van varen weten, maar alles willen leren en regelmatig met je in discussie gaan? Of jongeren die niet zeuren als je ze alleen maar laat schuren en schilderen, eigenlijk nooit in de stuurhut, laat staan in de woning komen en 's avonds eenzaam in hun 'hok' voorop zitten?

## ■ Variëren

Jongens en meiden die voor varen kiezen hebben vaak een hoop in hun mars. Maar het zijn meestal geen schipperskinderen en ze weten dus niet automatisch wat er aan boord moet gebeuren of hoe de schipper het wil hebben. Dan komt het er op aan hoe je met ze omgaat. Loop je alleen te mopperen, dat ze niks kunnen, dat ze het op school allemaal verkeerd hebben geleerd en geef je ze vervolgens alleen maar

'rotklusjes'? Of kun je er een beetje van genieten dat ze jouw vak willen leren en gun je ze te met vallen en opstaan ook de leuke dingen. Een goeie schipper zijn wil nog niet zeggen dat je jongeren op kunt leiden, maar een beetje begrip en tact doen vaak wonderen. Door het werk te variëren, ze breder te betrekken bij het reilen en zeilen van de varende onderneming, hou je ze enthousiast en leer je zelf misschien weer van de dingen die zij op school hebben geleerd. De tijd dat je ging varen als je verder niks kon is voorbij. Matroos in de binnenvaart is een vak waarvoor je moet kiezen en waarvoor je naar school moet. Eigenlijk kunnen we daar als sector alleen maar heel erg trots op zijn.

## Lik-op-stuk beleid

**De Arbeidsinspectie mag voortaan bij overtredingen van de Arbeidstijdenwet direct een bestuurlijke boete opleggen. Voorheen werd dat via het strafrecht afgehandeld.**

De nieuwe beleidsregels richten zich op werkgevers, zelfstandigen, maar ook ouders en verzorgenden als het gaat om kindarbeid. De boetes, afhankelijk van de grootte van het bedrijf en een eventueel herhaalde constatering, kunnen voor een verantwoordelijk persoon oplopen tot 2250 euro. Voor een werkgever als natuurlijk persoon is dat maximaal 11.250 euro, voor een werkgever als rechtspersoon maximaal 45.000 euro. Het lik-op-stuk beleid gold al voor overtredingen van de Arbwet.

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

# Eisen en gevaren van 'vreemde' bemanning

door Jan Veldman

**Om bemanningstekorten aan te vullen zoeken binnenvaartwerkgevers hun personeel steeds verder weg. Er komen ook steeds nieuwe constructies om 'vreemd' personeel in te zetten. Vraag blijft of die legaal zijn en aan welke eisen u en die bureaus moeten voldoen om personeel uit de nieuwe EU-landen of landen als Roemenië, Bulgarije of zelfs de Filipijnen in dienst te nemen. Om oneerlijke concurrentie te voorkomen en te zorgen dat u achteraf niet wordt geconfronteerd met een hoop ellende en allerlei naheffingen. Maar ook om te zorgen dat Nederland een binnenvaartland blijft en opleidingen, sociale zekerheden en nautische kennis niet verloren gaan omdat we alleen met Oost-Europees personeel varen.**

Zo'n tien jaar geleden verschenen de eerste Tsjechische matrozen op Nederlandse schepen. Het Tsjechische bureau Hrubá KG bood matrozen van de voormalige staatsrederij aan. Een vast bedrag per dag voor de matroos en een vergoeding voor Hrubá KG, eenvoudiger kon het niet. De prijs concurreerde bovendien met de Nederlandse personeelskosten. Jammer genoeg voor Hrubá (en Nederlandse werkgevers) stond de Nederlandse wet dat niet toe en forse boetes voor de werkgevers waren het gevolg.

Maar de binnenvaart had echt een personeelsprobleem. Door de aangescherpte bemanningswetgeving, die instroom van ongeschoolden bemoeilijkt; door de afnemende belangstelling voor binnenvaartopleidingen, de schaalvergroting en toepassing van vrije-tijd-systemen waren er alleen maar meer matrozen nodig. Kantoor Binnenvaart en CBRB bespraken de problematiek met het Landelijk Bureau Arbeidsvoorziening (nu Centrum Werk en Inkomen (CWI)). Er werd een conventant gesloten om meer Nederlanders voor de binnenvaart te interesseren, maar na een paar jaar werd duidelijk

dat dat onvoldoende lukte. Het CWI had inmiddels begrip voor de situatie en het werd mogelijk werknemers uit niet Europese landen in te zetten. Mits aan voorwaarden werd voldaan, met als belangrijkste: eerst naar Nederlanders zoeken (adverteren) en belonen volgens de CAO-binnenvaart. Het Tsjechische bureau wisselde een paar keer van naam en bleef zijn activiteiten voortzetten, maar steeds meer werkgevers wisten via Kantoor Binnenvaart de legale weg te vinden.

## ■ Na de uitbreiding

Mei 2004 werd de Europese Unie uitgebreid met 10 landen. Voor ons was belangrijk dat de binnenvaartlanden Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije erbij kwamen. We dachten door de toetreding van de papierwinkel af te zijn, maar te elfder ure handhaafde het kabinet de oude regels voor toelating. Ons verzoek de binnenvaart ontheffing te verlenen werd deels gehonoreerd. Voor matrozen en stuurmannen hoeft bijvoorbeeld niet meer te worden voldaan aan de arbeidsmarkttoets.

Inmiddels zijn er meer uitzendbureau's actief op het gebied van de binnenvaart. Waar mogelijk leggen wij contacten en bieden deze bemiddelaars onze kennis aan om de wantoestanden van de eerste jaren te voorkomen. Voor de duidelijkheid alle regels rond EU- en niet EU-personeel op een rij:

### Regels voor werknemers uit nieuwe EU-landen:

- De nieuwe EU-landen zijn: Estland, Letland, Litouwen, Polen, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Slovenië, Cyprus en Malta.
- Voor werknemers uit die landen moet nog een tewerkstellingsvergunning aangevraagd worden.
- Voor matrozen en stuurmannen hoeft geen vacature bij het CWI te worden ingeschreven en hoeft niet meer te worden geadverteerd.

- Vacatures voor deksmannen, lichtmatrozen, volmatrozen en schippers moeten wel bij het CWI worden ingeschreven en er moet ook worden geadverteerd.
- Werknemers uit de oude EU-landen hebben voorrang op de mensen uit de nieuwe EU-landen.
- Een verblijfsvergunning of verblijfsaantekening is niet meer nodig voor deze werknemers.

*Noot: Inmiddels heeft het CWI ons verzoek gehonoreerd en is ook voor de volmatroos geen vacaturemelding en wervingsactie meer nodig.*

### Regels voor werknemers van buiten de EU:

- Voor alle werknemers is een tewerkstellingsvergunning nodig.
- Werknemers uit de oude en nieuwe EU-landen hebben voorrang.
- Voor alle werknemers is een verblijfsaantekening (voor niet-visumplichtige landen) of een verblijfsvergunning (visumplichtige landen) vereist.

*Noot: Inschrijven vacature en adverteren moet minimaal vijf weken voor het indienen van de tewerkstellingsvergunningaanvraag.*

### Regels voor uitzendbureau's

- De aanvraag voor de tewerkstellingsvergunning kan niet door het bureau, maar moet door of namens de inlenende werkgever aangevraagd worden.
- Voor werkgevers geldt dat zaken doen met een Nederlands uitzendbureau dat lid van de ABU is, voordelen biedt.
- Een uitzendbureau van buiten de EU dient een vergunning van het Nederlandse ministerie te hebben om in Nederland te mogen werken. De inlenende werkgever heeft als, hij zaken met dat bureau doet, de plicht daar naar te vragen.

*Noot: Om vergunning te verkrijgen moet een uitzendbureau minimaal een jaar bestaan en de werknemer minimaal een jaar in dienst hebben.*

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

# Klein schip krijgt meer ruimte in nieuwe BPR

*Voorrangsregels flink gewijzigd*

door Lilian van Hiele

**Bij betonde vaargeulen moet iedereen, groot en klein, voorrang verlenen aan elk schip dat stuurboord in die geul vaart. Dat is de belangrijkste aanpassing van de 9e wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), dat sinds 1 november van kracht is. Bij kruisingen van gelijkwaardige vaarwateren, zoals Lek/Noord/Nieuwe Maas, Oude Maas/Dordtse Kil, Amer/Hollands Diep/Nieuwe Merwede, Schelde-Rijnkanaal/Volkerak en overal waar dat uit de tonnen blijkt, gelden nu de koerskruisregels van ruim vaarwater. Dus klein wijkt voor groot, stuurboord voor bakboord en vervolgens alle zeilregels.**

Verder mag niet meer met hulpmiddelen worden gevaren om de dode hoek te verkleinen, moet het blauwe bord nu ook aan 'kleine' tegenliggers worden getoond en mag de schroef in de sluis pas worden aangezet als een schip uit gaat varen. De beroepsvaart moet op de hoofdvaarwegen twee marifoons hebben en bij slecht zicht moet op alle hoofdvaarwegen uit Bijlage 9 van het BRR verplicht met radar worden gevaren, zodat iedereen hetzelfde vaargedrag heeft. Ieder schip dat harder kan varen dan veertig km per uur ten opzichte van het water, is nu net als in het RPR een snel schip. De 9e wijziging van het BPR zou 1 april van kracht worden maar dat werd uitgesteld om de wensen en bedenkingen van de organisaties na de publicatie van het Ontwerp Wijzigingsbesluit in november 2003 te bespreken. Belangrijkste discussiepunten op binnenvaartgebied waren de snelle schepengrens (dertig of veertig km) en het verbod op het gebruik van radar, spiegels, camera's en periscopen om de dode hoek te verkleinen.

## ■ 'Blind' varen verboden

Dat verbod blijft gehandhaafd. Alleen als hefbare stuurhutten bij bruggen



Op de Nederlandse vaarwegen varen zo'n 12.000 grote schepen en een kwart miljoen recreatievaartuigen. Als je alle open bootjes meetelt zelfs een miljoen. Om samen veilig gebruik te maken van de vaarwegen moeten er volgens de overheden handhaafbare regels zijn. (foto Lilian van Hiele)

omlaag moeten, mag radar, een periscoop met vlakke spiegels of een uitkijk worden gebruikt om éven het directe zicht te vervangen. Verder mag niet 'blind' worden gevaren. De betrokken overheden houden uit oogpunt van veiligheid en handhaafbaarheid vooralsnog vast aan het RPR dat sinds 2002 ook voor containerschepen, duwstellen en koppelverbanden alleen direct zicht accepteert. Het gaat in het RPR om een tijdelijke wijziging. Voor april 2005 moet duidelijk zijn of die tijdelijke regeling wordt verlengd, wordt teruggedraaid of dat de regeling definitief wordt en het BPR zal daarop aansluiten. Ook voor de definitie van een snel schip is uiteindelijk toch gekozen voor aansluiting bij het RPR. Om onduidelijkheden te voorkomen zijn de verschillende scheepstypes uit het reglement gehaald en gelden de regels voor snelle schepen voor alle grote motorschepen die harder kunnen varen dan veertig km. Die schepen moeten altijd op radar varen, een dubbele stuurhutbezetting hebben (dus

twee schippers met vaarbevoegdheid en radarpatent) zowel overdag als 's nachts twee gele snelle flikkerlichten voeren en alle andere schepen voorrang verlenen.

## ■ Altijd ruimte geven

Voor de veranderde voorrangsregels zullen in het begin lastig zijn, met name omdat kleine schepen weer meer ruimte en bescherming krijgen. Veel beroepsschippers waren nog niet eens gewend aan de 7e wijziging (1995) waarin werd vastgelegd dat grote schepen die uit een haven of nevenvaarwater komen ook kleine schepen op een hoofdvaarwater de ruimte moeten geven. In de praktijk bleek dat het ruimte geven aan kleine schepen op betonde vaargeulen wat doorschoot. Vooral in Friesland, op de Randmeren, de Hollandse plassen en Waddenzee zorgde dat regelmatig voor conflicten. Dat is nu dus aangepast. Bij betonde

*(Vervolg op volgende pagina)*

(Vervolg vorige pagina)

vaargeulen moet iedereen, groot en klein, volgens het nieuwe BPR voorrang verlenen aan elk schip dat stuurboord in die geul vaart. Achterliggende gedachte is dat je, als je een geul in wilt of over wilt steken ruim vantevoren op de overige scheepvaart kunt anticiperen. Wie de betonde geul in wil moet dus altijd voorrang verlenen, maar degene die in de geul zit moet bij een eventuele 'ramkoers' ook alles doen om een aanvaring te voorkomen (art. 6.03).

Op RPR-water en op wateren buiten het BPR-gebied waar andere reglementen van kracht zijn, geldt deze wijziging niet. Daar blijft de regel "klein wijkt voor groot" van kracht.

### ■ Nu vaak onduidelijk wie schuldig is

Ook de tweede belangrijke wijziging, kruisende koersregels op gelijkwaardige kruisingen, zal wennen zijn. Op die kruisingen is op dit moment niets geregeld. Op een aantal plaatsen vertelt de post waar overige vaart zit, maar in feite geldt op die kruisingen alleen art. 1.04, het goede zeemanschap, en is bij een aanvaring dus vaak onduidelijk wie schuldig is. Dat hiaat wordt nu ingevuld. Op plaatsen waar de nieuwe regeling de situatie alleen maar onduidelijker maakt bestaat de mogelijkheid de vaarwegbeheerder te vragen daar een hoofd- en nevenvaarwater aan te wijzen.

### ■ Blauw bord

Nieuw is ook dat grote schepen die op BPR-wateren bij een brug, sluis, om aan te meren, of de binnenbocht te nemen verkeerde wal gaan varen, hun blauwe bord/knipperlicht ook aan kleine tegenliggers moeten tonen. Het is niet de bedoeling ook kleine schepen uit te rusten met zo'n blauw bord, maar de recreatievaart wordt wel gestimuleerd hun vaargedrag, door het inzetten van een koerswijziging, op dat bord te reageren. In de praktijk gebeurde het al, maar de beroepsvaart mag nu het blauwe bord ook officieel gebruiken bij het wegvaren, maar ook dan moet het vertrekkende grote schip een geschikte weg voor kleine schepen vrijlaten.

## Ook in nieuwe BPR:

- Er hoeft geen papieren BPR aan boord te zijn, een elektronische versie mag ook.
- Schepen boven 110 meter hoeven geen tweede toplicht meer te voeren.
- Kleine sleepopperzuigers hoeven niet meer de zeven zwarte bollen/ruiten te voeren, maar mogen de tekens van baggermolens, rode bol/groene ruiten of rood bord/rood-wit bord voeren.
- Net als in Grave moeten afvarige schepen ook bij Limmel de rechter oever houden
- Op alle rijksvaarwegen is kite-surfen verboden en er is een algemeen zwem-, luchtbed-/opblaasboot- en duikverbod bij bruggen, sluizen en stuwen, veerponten, haveningangen en op doorgaande vaarwegen.
- Passagiers- /charterschepen korter dan 20 meter blijven voor de voorrangsregels grote schepen. Ze moeten overdag als herkenning een gele ruit voeren (net als in het RPR) en 's nachts de verlichting van een groot motorschip of zeilschip.
- Losse authentieke sleep- en duwboten tot twintig meter zijn voor de voorrangsregels klein schip. Als ze sleepwerk verrichten zijn ze groot schip en moeten ze ook aan alle eisen van de beroepsvaart voldoen.

## Strijkstok...

door Henk van der Velde

**Er belde een schipper die per ongeluk had gezien wat de opdrachtgever voor zijn transport betaalde. Toen hij bij zijn bevrachter zijn cognossement ging halen, kreeg hij in plaats daarvan het charter internationale reisbevrachting. Daar stond een vrachtprijs van € 5,90 op, terwijl hij € 5,10 kreeg. Want: 'meer kon echt niet'.**

Toen de schipper hem daarop wees, kreeg de bevrachter een rood hoofd, stamelde wat en kwam met de verklaring dat het verschil in de kanaalkosten lag, die hij voor zijn rekening nam. Vreemd, want kanaalkosten worden over het algemeen apart in rekening gebracht. Maar toen de schipper aandrang kon er nog wel wat bij de vrachtprijs...

Het ging hier over een transportovername en de schipper informeerde toch eens bij de eigenlijke opdrachtgever. Daar hoorde hij dat de opdrachtgever inderdaad €5,90 had betaald: 'Want wij weten wat een schipper nodig heeft om kostendekkend te kunnen varen. De kanaalkosten kunnen apart in rekening worden gebracht'. Duidelijk. De bevrachter had intussen contact opgenomen met de schipper en wilde het verhaal van tafel hebben, vanwege de goede verstandhouding en om de

relatie in de toekomst gezond te houden. Uiteindelijk werd het €5,90, maar hij werd wel verzocht in verhalen naar buiten het bedrijf niet te noemen. Beloofd.

Dit soort praktijken komen volgens deze schipper vaker voor. Vaak zitten er meerdere bevrachters tussen de opdrachtgever en de uiteindelijke vervoerder. Wanneer elke schijf een paar dubbeltjes afroemt - let wel: buiten de provisie en administratiekosten - wordt duidelijk hoe het komt dat niet kostendekkend kan worden gevaren! Goed beschouwd zijn dit inhalige praktijken. Een bevrachter wordt geacht ook de belangen van de vervoerder te behartigen. Daar mag hij tenslotte provisie voor rekenen. Maar de 'provisie' in bovenstaand transport verhoogde hij met circa 13 procent. Riant!

Volgens de schipper wordt deze handelwijze door meerdere bevrachters toegepast, maar het is moeilijk aan te tonen, ook omdat men elkaar vaak beschermt. Deze schipper heeft opnieuw ondervonden dat je kritisch moet zijn en niet te snel een prijs moet accepteren. Het lijkt goed dit soort praktijken met elkaar in de gaten te houden en dit type bevrachters op een 'zwarte lijst' te zetten zodat ze zich vanzelf uit de markt prijzen.

# Ziekenfondspllicht zelfstandigen terecht

**De Hoge Raad heeft een zelfstandige die bezwaar maakte tegen het verplichte ziekenfonds in het ongelijk gesteld. Op grond van het Europees verdrag voor de Rechten van de Mens vond deze het onrechtvaardig zijn particuliere verzekering beneden een vastgesteld inkomen (in 2004 € 21.050,-) in te moeten ruilen voor het ziekenfonds. Bij een inkomensstijging zou hij zich opnieuw particulier moeten verzekeren wat meestal duurder uitvalt dan continuering van de oude verzekering. De Hoge Raad besliste dat de regeling een algemeen belang dient en dat er een redelijke verhouding bestaat tussen dit algemene belang en de eventuele nadelige gevolgen in individuele gevallen.**

Kantoor Binnenvaart was en is niet gelukkig met de wetwijziging (2000) die als doel had werknemers en zelfstandigen qua ziektekosten gelijk te behandelen. Vooral bij ondernemers die met hun inkomen rond de verzekeringsgrens zweven, kan de balans door economische schommelingen of domme pech plotseling doorslaan. Het is aan te

raden ook bij noodzakelijke investeringen te kijken wat de gevolgen voor uw ziektekostenverzekering zijn. Switchen van verzekering betekent vaak opnieuw allerlei gezondheidsverklaringen invullen. Dat leidt nogal eens tot acceptatieproblemen en hogere kosten bij verhoogde medische risico's of een hogere leeftijd. Het mede op ons verzoek terugbrengen van de referentieperiode biedt daarin helaas maar gedeeltelijk soulaas.

## ■ Ziektekosten 2006

Zeker nu het kabinet op een basisziektenkostenverzekering aanstuurt is de vraag of de hele exercitie met de ziekenfondsverplichting voor zelfstandigen wel nodig was. In 2006 zou iedereen een zelfde basispakket moeten hebben. De laagste inkomensgroepen kunnen een tegemoetkoming krijgen en buiten dat basispakket is ieder vrij zich aanvullend te verzekeren. Het kabinet denkt de kosten voor het verzekeringspakket en de gezondheidszorg door het instellen van een eigen risico en concurrentie tussen verzekeraars te verlagen. Wij zetten daar ernstige vraagtekens bij omdat

waarschijnlijk, net als nu, mensen in medische risicogroepen onevenredig worden getroffen.

## *Bezwaar maken tegen beschikking*

Of u en uw gezin in 2005 particulier of via het ziekenfonds verzekerd (moeten) zijn hangt af van uw jaarinkomen. In november krijgt elke ondernemer een beschikking van de Belastingdienst op basis van de gemiddelde vastgestelde inkomens van 2000, 2001 en 2002. Wie onder het vastgestelde jaarinkomen zit moet in het ziekenfonds. Als de inkomens van die drie jaar sterk wisselden kunt u besluiten één 'goed' of 'slecht' jaar te schrappen waardoor u wellicht net wel particulier of in het ziekenfonds kunt blijven. Zo'n verzoek moet binnen zes weken na ontvangst van de verklaring worden ingediend.

# Wat te doen met de factuur Reprorecht

**De heffing van reprorecht bij bedrijven is anderhalf jaar vertraagd door de vele bezwaren die het eerste heffingsvoorstel opleverde. Veel bedrijven hebben inmiddels de eerste factuur ontvangen van Stichting Reprorecht. In nagenoeg alle gevallen met een bedrag van € 31,24, voor het reprorecht van 2003 en 2004 samen. Veel leden bellen of ze die rekening nu wel of niet moeten betalen.**

Dat hangt ervan af of u een kopieerapparaat aan boord heeft en zo ja, wat u kopieert. Als u geen kopieerapparaat heeft kunt u dat aangeven op de antwoordkaart of via internet ([www.reprorecht.nl](http://www.reprorecht.nl)) doorgeven dat de regeling niet voor u geldt. Volgens de Stichting Reprorecht vallen ook de zogenaamde

all-in-one apparaten (fax, printer, scanner en kopieerapparaat) onder de regeling. Kantoor Binnenvaart heeft daar bezwaar tegen gemaakt omdat het met een dergelijk apparaat praktisch onmogelijk is kopieën uit een boek, tijdschrift of krant te maken. De uitslag van dit bezwaar is nog niet bekend, maar als u zo'n gecombineerd apparaat heeft kunt u ook zelf aantonen dat u niet reprorechtplichtig bent. Dat geldt ook voor mensen mét een kopieerapparaat die géén reprorechtplichtige zaken kopiëren. Om dat te 'bewijzen' moet u minimaal één week een lijst bijhouden van de kopieën die u maakt. Met datum, aantal en of ze al dan niet reprorechtplichtig zijn. Reprorechtplichtig zijn kopieën uit een boek, tijdschrift, vakblad, krant of wetenschappelijk boek.

Niet reprorechtplichtig zijn bijvoorbeeld kopieën van eigen correspondentie, rekeningen, contracten of cognosseminten. Met het kopieënoverzicht kan, samen met een bijgeleidend schrijven, bezwaar worden aangetekend en kunt u verzoeken om een creditnota. U moet iets doen, niet betalen helpt niet. Kantoor Binnenvaart wil deze bezwaarprocedure desgewenst voor de aangesloten leden verzorgen. Bedrijven zijn sinds 1 februari 2003 verplicht een vergoeding te betalen voor het fotokopiëren van auteursrechtelijke beschermde werken. De Stichting Reprorecht is aangewezen de kopieervergoeding te innen. Voor bedrijven tot 19 medewerkers is de vergoeding vastgesteld op € 15,62 per jaar. Dat geldt ook voor zelfstandigen zonder personeel die een fotokopieerapparaat hebben.

# Zondagsrust niet altijd religieuze overweging

Leuke details uit onderzoek gezinsvaart (3)

door Lilian van Hiele

**Het onderzoek naar de toekomst van het gezinsbedrijf leverde niet alleen belangrijke aanbevelingen op. De uitkomst van het onderzoek Continuïteit en Ambitie, waar bijna duizend gezinsbedrijven aan meewerkten, levert ook veel leuk en interessant cijfermateriaal op. Bijvoorbeeld over de inzet van 'eigen' en 'vreemde' bemanning en de zondagsrust**

De helft van alle gezinsbedrijven vindt zondagsrust belangrijk. Ruim veertig procent geeft aan 's zondags niet te varen. Opvallend is dat ook een derde deel van de continuvaart zondag stil ligt en dat is niet altijd een religieuze overweging. Van de gereformeerde kerk-gangers houdt 85 procent zondagsrust, van de hervormden 54 procent, van de rooms katholieken zestien procent. Bij niet-gelovigen is dat achttien procent. De meeste zondaghouders zitten in de zand- en grindvaart (71%), daarna volgen containervaart, sleep- en duwvaart, gespecialiseerd vervoer en binnenlands/ NZ waar de helft zondags niet vaart. In de internationale droge ladingvaart (34%) en de tankvaart (19%) is dat het laagst.

In de gezinsbedrijven die aan het onderzoek hebben meegewerkt werken 2624 mensen. Meer dan de helft mannen

(63%) en een derde deel (37%) vrouwen. De bemanning bestaat voor 69 procent uit gezinsleden, negentien procent uit familieleden en twaalf procent heeft 'vreemd' personeel. De gezinsleden zijn overwegend partners (88%), ouders en kinderen (18 %) en broers en zussen (4%). De helft van de bedrijven (53%) schakelt wel eens familie in. Daarbij gaat het om (schoon)ouders en grootouders (18%), (klein)kinderen, (schoon)zonen of dochters (15%), broers, zwagers, (schoon)zussen (11%), ooms, tantes, neven en nichten(9%)

Bij de meerderheid van de gezinsbedrijven (67%) werken twee personen. In 1992 was dat nog 82 procent, in 1999 76%. De afname van man-vrouwbedrijven is de laatste jaren vooral te zien in de container-, en de internationale vaart. Slechts twee procent van de bedrijven zit in de alleenvaart. Bij een kwart van de gezinsvaart (26%) werken drie tot vijf personen (was in 1999: 20%), bij zeven procent meer dan vijf personen (was in 1999: 4%).

Iets meer dan de helft van de gezinsvaart zegt nooit gebruik te maken van oproepkrachten (familie/aflossers). Dat is vaak afhankelijk van de bemanning. Bij man-vrouwbedrijven is dat 81 procent, bij een drie tot vijfpersoonsbemanning 36 procent en bij grotere bemanning

slechts zestien procent. Bij de helft die wel een aflosser neemt, doet een meerderheid dit soms (twee keer per jaar) of zelden (één keer per jaar).

## ■ Functieverdeling

De functie schipper of kapitein wordt bij gezinsbedrijven bijna altijd vervuld door gezinsleden (82%) waarbij die functie twee keer zo vaak door mannen (53%) als vrouwen (29%) wordt ingevuld. De functie stuurman wordt meer door de vrouwelijke gezinsleden (53%) vervuld. De functie matroos of deksman wordt het meest ingevuld (35%) door mannelijke personeelsleden die niet verwant zijn. Vrouwelijk personeel dat niet verwant is komt weinig voor (5%) en dan relatief gezien ook nog het meest in de functie matroos.

## ■ Met of zonder personeel

Nagenoeg iedereen (90%) ervaart het samenwerken met z'n partner in het gezinsbedrijf (zeer) positief. De rest staat er neutraal tegenover. Opvallend is dat tachtig procent van de bedrijven zonder personeel, daar bewust voor kiest en dat graag zo wil houden. Een derde deel van alle bedrijven geeft aan dat ze graag met personeel zouden willen varen als er geschikt personeel voorhanden zou zijn. Van de schepen met personeel zegt ruim zestig procent dat dat goed functioneert en tot meer rust voor het gezin leidt. Een kwart (28%) van alle gezinsbedrijven is het eens met de uitspraak dat niet-Nederlands personeel het sociale leven aan boord verarmt. Veertig procent van alle gezinsbedrijven is het oneens met die uitspraak en dat geldt voor twintig procent van de bedrijven zonder personeel.

De schipperse van de Valzeinas geniet van het werk aan boord, maar wil het daar wel een beetje gezellig hebben. (foto: Lilian van Hiele)



# Alleenvaren tot 55 meter nu wettelijk toegestaan

door Gerard Kester

**Alleenvaart op motorschepen tot een lengte van 55 meter is definitief in de wet geregeld. De tijdelijke regeling liep tot 1 januari 2005, maar nu duidelijk is dat alleen varen op kleine schepen geen extra veiligheidsrisico's oplevert is dat in Nederland, onder voorwaarden, voortaan zonder meldingsplicht toegestaan. Het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat is gepubliceerd in de Staatscourant van 8 oktober 2004.**

Voorwaarden voor schepen tot 55 meter om met één schipper te mogen varen:

- maximale vaartijd van twaalf uur per dag en vijftig uur per week;
- de minimale dagelijkse ononderbroken rusttijd van de schipper bedraagt tenminste 12 uur in elke periode van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van iedere rustperiode van tenminste 12 uur;
- het schip vaart niet tussen 22 en 6 uur;
- er is een vanaf de stuurhut bedienbaar reserve-toplicht aanwezig;
- het schip is uitgerust met een goed werkende tachograaf die tenminste 8 uur voorafgaande aan de vaart in werking is gesteld en waarvan de gegevens tenminste zes maanden worden bewaard;
- vervoer van gevaarlijke stoffen (ADNR) is niet toegestaan;
- er wordt niet gevaren op de Westerschelde;
- het schip voldoet aan de technische eisen voor de minimumbemanning uit art. 23.09 van het ROSR
- schepen langer dan 33 meter hebben een vanuit de stuurhut bedienbare kopschroef.

Voor schepen tot 55 meter is ook nog geregeld dat zij kunnen volstaan met een bemanning van één schipper en een deksman of lichtmatroos in plaats van een matroos. Er mag dan alleen tussen 22 en 6 uur worden gevaren als de deksman of lichtmatroos 18 jaar of ouder

is en wordt voldaan aan bovenstaande punten 5 t/m 9.

## ■ Historie

In Nederland is heel lang gesproken over wettelijke bemanningsvoorschriften en rusttijden. In 1938 werd een commissie ingesteld die moest adviseren over de arbeidstoestanden in de binnenvaart. Deze commissie heeft tot ver in de jaren tachtig bestaan zonder met een helder advies te komen. In 1980 maande de Tweede Kamer de regering snel met een regeling voor arbeids- en rusttijden in de binnenvaart te komen. Midden jaren tachtig was een wetsontwerp gereed, maar dat verdween weer in de la omdat het was gebaseerd op de bemanningsregeling voor de Rijn uit 1976 die in 1988 grondig is herzien. Uiteindelijk werd 1 januari 1995 de Vaartijdenwet ingevoerd. Toen dat wetsontwerp begin jaren negentig het licht zag, zaten er een aantal pijnpunten in. Ik noem de twee die door onze lobby middels moties door de Tweede Kamer zijn aangepast: alleenvaren en de bepaling dat zwangere vrouwen gedurende zestien weken geen lid mogen zijn van de bemanning. Dat geldt nu alleen voor vrouwen in loondienst, niet voor zelfstandigen.

## ■ Lobby

Met betrekking tot de lobby voor het alleenvaren is een hoop werk verricht door de Belangengroep Alleenvarende Schippers (BAS) onder aanvoering van Joris Klompé en Bert van 't Hooft. Nadat de Tweede Kamer bij motie de minister opriep het alleenvaren voor schepen tot 70 meter toe te staan, is in overleg met het ministerie van V&W de tijdelijke regeling alleenvaren opgesteld. Zij het voor schepen tot 55 meter. In eerste instantie was die geldig tot 1 januari 2000. Na verlenging werd dat 1 januari 2005 omdat het ministerie opnieuw een moment in wilde bouwen om de veilig-

heid te toetsen. Nu gebleken is dat de veiligheid absoluut niet in het geding is, is de einddatum vervallen.

## Alleen in Nederland

Op dit moment staan zo'n 250 alleenvaarders geregistreerd, waarvan een deel zich heeft laten registreren om, als de (gezins)situatie dat vraagt, tijdelijk alleen te kunnen varen. De regeling geldt alleen in Nederland en er is ook nog geen zicht op uitbreiding naar andere Europese landen. Nu de regeling definitief is vervalt ook de registratieplicht.

## KB-veiligheidshes

Goed zichtbaar zijn is een must! Niet door één of ander volgsysteem zoals elders in dit blad beschreven, maar gewoon: opvallen! Op terminals en bedrijfsterreinen heeft u waarschijnlijk vaak een onveilig gevoel. Links en rechts rijden shovels, vrachtwagens of heftrucks en u kunt alleen maar hopen dat ze u op tijd zien. Daarom is een veiligheidshesje onmisbaar. Voor u als schipper, maar ook voor uw personeel en uw gezinsleden. Wij bieden u nu de mogelijkheid dit 100% fluorescerend polyester Kantoor Binnenvaart-veiligheidshesje aan te schaffen voor de afhaalprijs van 5 euro. Per post toesturen kan ook, maar dan komen er verzendkosten bij.



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

# Arbeidsovereenkomst (15)

## Eenzijdig opzeggen

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



**Na beëindiging van de arbeidsovereenkomst van rechtswege (automatisch) en met wederzijds goedvinden (beëindigingsovereenkomst) komt aan de beurt de opzegging, in gewone taal: ontslag. Waar bij de beëindiging met wederzijds goedvinden beide partijen met het einde van de arbeidsovereenkomst moeten instemmen, is de opzegging eenzijdig. Eén der partijen, werkgever of werknemer zegt op. Daar is instemming van de andere partij niet voor nodig. Wel moet de opzegging aan een aantal voorwaarden voldoen. Van belang zijn vooral de opzegtermijn en de opzegverboden.**

Opzegging moet altijd plaatsvinden met in acht nemen van de toepasselijke termijn. De wettelijke opzegtermijnen zijn één maand voor de werknemer en, afhankelijk van de tijd dat de werknemer in dienst is, één tot vier maanden voor de werkgever (ruwweg komt er per vijf dienstjaren een maand bij). Van deze wettelijke termijnen kan zowel in de CAO als in de individuele arbeidsovereenkomst worden afgeweken. In dat geval dient de opzeggingstermijn door de werkgever altijd minstens het dubbele te zijn van die van de werknemer. Bovendien mag de termijn voor de werknemer nooit langer zijn dan zes maanden. In de praktijk wordt veelal de wettelijke regeling aangehouden, behalve wanneer de werkgever de gevolgen van vertrek van werknemers van één maand te groot vindt. In dat geval kan hij een langere opzegtermijn afspreken, waarbij hij het nadeel, een twee keer zo lange opzegtermijn aan zijn kant, voor lief moet nemen.

Opzegging moet doorgaans plaatsvinden tegen het einde van de lopende maand. Dan pas gaat de opzegtermijn in. Voor een werkgever of werknemer die overweegt de arbeidsovereenkomst op te zeggen kan het dus van belang zijn de knoop voor het einde van de maand door te hakken. De opzegging

is een vormvrije rechtshandeling, wat wil zeggen dat in principe ook mondeling kan worden opgezegd. Vanwege de bewijsproblemen is het uiteraard verstandig schriftelijk op te zeggen en dat, om het tijdstip van de opzegging vast te leggen, per aangetekende brief te doen. Een fax met verzendbericht volstaat ook. De opzeggende partij is overigens wel verplicht schriftelijk de reden van de opzegging mede te delen.

### ■ Opzegverboden

Behalve met opzegtermijnen dient de werkgever ook rekening te houden met opzegverboden. Voor werknemers gelden die niet. De opzegverboden bestaan uit een algemeen opzegverbod en diverse bijzondere opzegverboden. Het algemene opzegverbod betreft de verplichting om, alvorens op te zeggen, toestemming te krijgen van het CWI (Centrum voor Werk en Inkomen), de zogenaamde ontslagvergunning. Het CWI kijkt of het voorgenomen ontslag redelijk is en geeft de werknemer de gelegenheid te reageren. Bij een aanvraag op grond van bedrijfseconomische omstandigheden wordt gecontroleerd of er voldoende reden is juist *deze* werknemer te ontslaan. Andere redenen voor de aanvraag kunnen zijn disfunctioneren, arbeidsongeschiktheid en verstoring van de verhouding tussen werkgever en werknemer. Het gaat te ver hier de hele CWI-procedure te bespreken; in het algemeen doet de werknemer die met ontslag wordt geconfronteerd er goed aan juridische hulp te zoeken. Tenzij hij geen bezwaar tegen de opzegging heeft, omdat die plaatsvindt in het kader van een door de ondernemingraad en/of de vakbond gecontroleerde grootscheepse reorganisatie. In dat geval kan met een zogenaamde verkorte procedure worden volstaan.

De bijzondere opzegverboden houden in dat de werkgever de arbeidsovereenkomst niet op mag zeggen bij specifieke omstandigheden. Zo mag bijvoorbeeld niet worden opgezegd gedurende de

eerste twee jaar van de periode dat de werknemer arbeidsongeschikt is, tijdens zwangerschap en gedurende het lidmaatschap van de ondernemingsraad. Er geldt ook een opzegverbod bij opzeggingen die discrimineren, bijvoorbeeld wegens huwelijk, ouderschapsverlof of vergelijkbare situaties.

### ■ Onregelmatige opzegging

Wanneer de voorgeschreven opzegtermijn niet in acht is genomen is sprake van een onregelmatige opzegging. Die maakt in principe een einde aan de arbeidsovereenkomst, zodat na opzegging geen loon meer verschuldigd is en geen arbeid meer hoeft te worden verricht, maar de partij die onregelmatig heeft opgezegd is wel schadelijkt. Een werknemer kan in dat geval bij wijze van schadevergoeding alsnog aanspraak maken op het tijdens de opzegtermijn misgelopen salaris.

Ook een opzegging in strijd met het algemene opzegverbod is niet *nietig*, maar wel *vernietigbaar*. De betrokken werknemer dient uiterlijk binnen twee maanden na de opzegging een beroep te doen op de vernietigbaarheid en zich beschikbaar te verklaren voor het verrichten van de bedongen arbeid. In dat geval loopt de arbeidsovereenkomst - en dus de loonbetalingsverplichting - gewoon door. Betaalt de werkgever desondanks niet, dan kan de werknemer een loonvordering instellen bij de kantonrechter, in welke procedure vanzelfsprekend ook de geldigheid van de vernietiging aan de orde zal komen.

Zelfs indien alle termijnen en verboden in acht zijn genomen hoeft de werknemer zich niet bij opzegging neer te leggen. Een regelmatige opzegging kan onder bepaalde omstandigheden onredelijk zijn, bijvoorbeeld omdat de werkgever geen - of te weinig - vergoeding heeft aangeboden. Zeker bij een langdurig dienstverband kan de werknemer alsnog via een civiele procedure schadevergoeding vorderen.

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

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

# Discussie over automatisch doorgeven naam en positie

'Liever een systeem waar we zelf ook iets aan hebben'

door Nick van Haag, projectleider Bureau Telematica



**De Europese transportministers hebben overeenstemming bereikt**

**over River Information Services (RIS). Dat betekent dat er de komende jaren computersystemen gebouwd zullen worden waarmee het mogelijk wordt informatie uit te wisselen tussen de schepen en allerlei partijen aan de wal. Doel is een verdere verbetering van de veiligheid en efficiency op alle Europese (hoofd)vaarwegen, wat ook tot meer vervoer over water moet leiden.**

Internationale afspraken over het gebruik van computers en internet-verbindingen (RIS) bieden op korte en langere termijn veel nieuwe mogelijkheden. Technisch is het mogelijk alle waterstanden op de vaarroute aan boord te brengen en RIS-toepassingen kunnen ook worden gebruikt als ondersteuning van laad-, los-, en terminalplanningen en sluis- en brugbediening. Ter discussie staat op dit moment een automatisch volg- en identificatiesysteem voor de binnenvaart als mogelijk onderdeel van RIS. Zeeschepen boven 300GT moeten eind dit jaar zijn uitgerust met transponders, die met behulp van GPS en VHF-radio-communicatie om de zoveel tijd de identiteit en de positie van het schip doorgeven. De gegevens worden via ontvangststations aan de kust doorgestuurd naar de computersystemen van verkeersposten en havens. Maar ook stuurlieden van andere schepen kunnen, doordat de transponders de informatie onderling uitwisselen, op hun computerscherm (of radar/ elektronische kaart) de naam en de gegevens zien van de schepen die ze in de verte of op hun radar zien. Voorwaarde is dat hun reder geïnvesteerd heeft in nieuwe apparatuur, wat op veel schepen niet het geval is. Op een klein display op de transponder is onder meer de identiteit van schepen en

hun positie in lengte- en breedtegraden zichtbaar.

## ■ Geen voorstander

Met name haven- en vaarwegbeheerders in gebieden met veel zee- en binnenvaart pleiten nu, al dan niet gekoppeld aan de discussie over terrorismebestrijding, voor de invoering van zo'n AIS-systeem voor de binnenvaart. Als alle schepen zouden worden uitgerust met AIS zouden havenbeheerders en verkeersposten in een keer kunnen zien, wie waar vaart en wat voor lading die schepen hebben. Ook de overheid lijkt voorstander van dat AIS-systeem, maar Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) vindt dat, als er al een automatisch volgsysteem ingevoerd moet worden, eerst moet worden gekeken naar het in onderzoeksproject Compris ontwikkelde AI-IP-systeem. Voor alle duidelijkheid, Bureau Telematica en de binnenvaartorganisaties die daarin participeren zijn vooralsnog *geen voorstander van een verplicht systeem* voor de doorgifte van identiteit en positie. We zijn met de Duitse overheid van mening dat er, op grond van ongevalstatistiek voorlopig geen aanleiding is voor de informatie-uitwisseling tussen schepen. Maar de druk vanuit overheden en havenbeheerders is groot en als er dan, op termijn toch een dergelijk systeem moet komen, kunnen we beter meedenken over een systeem waar we in ieder geval iets aan hebben.

Bureau Telematica (en de betrokken organisaties) staat achter de kansen die andere RIS-toepassingen de binnenvaart kunnen bieden. Het is belangrijk dat zoveel mogelijk mensen en partijen daar aan mee werken. Daarom hebben we het Europees parlement, dat nog over de invoering van RIS gaat praten, gevraagd nog eens goed naar nut en noodzaak van automatische volg- en identificatiesystemen voor de binnenvaart te kijken

en hebben we de vraagstukken rondom het werken met automatische identificatie op een rij gezet:

- Automatische identificatiesystemen voor navigatie in de binnenvaart hebben alleen zin wanneer alle schepen met zo'n systeem zijn uitgerust en wanneer de informatie op ieder schip en iedere post op een beeldscherm zichtbaar wordt gemaakt (aan boord bijvoorbeeld op de Inland Ecdis kaart, radar of gecombineerd). Vraag is of het echt mogelijk is alle schepen, dus ook jachten en roeiboten uit te rusten met zo'n systeem.
- Kunnen zowel de schipper als de operator op de verkeerspost hoofd- en bijzaken nog wel scheiden als ze al die informatie van alle schepen in de buurt op hun beeldscherm zien? Er moet eerst onderzocht worden of dat in de praktijk te doen is. Bovendien moet er nog wel het één en ander voor ontwikkeld worden.
- De positie van schepen wordt bij beide systemen bepaald met behulp van GPS-ontvangers. Het is bekend dat de GPS-positie behoorlijk af kan wijken van de werkelijke positie. Er is dus geen garantie dat de door AIS of AI-IP weergegeven positie van een schip juist is. Dit probleem zal eerst moeten worden opgelost.

## Toelichting verschillen:

- a. AIS-transponders zenden en ontvangen informatie via openbare VHF-kanalen, maar om de informatie van de walstations naar de verkeerscentrales te sturen zal gebruik moeten worden gemaakt van telecomverbindingen. AI-IP werkt via internet en bestaande GSM/GPRS-infrastructuur.
- b. AIS-berichtenverkeer tussen schepen is gratis, maar tussen schip en wal wordt gebruik gemaakt van netwerkverbindingen. Communicatiekosten, voor rekening van de overheid, zijn het gevolg. De exacte kosten voor

## Verschillen tussen AIS en AI-IP:

	Via openbaar telecomnetwerk	Communicatiekosten	Hoge investering Aan boord	Hoge investering Wal	Privacy/security te beveiligen	storingen
AIS	nee /ja	nee/ja	ja	ja	nee	ja
AI-IP	ja	ja	nee	nee	ja	ja
Toelichting	a	b	c	d	e	f

- AI-IP zijn moeilijk te voorspellen, omdat de kosten afhankelijk zijn van het contract dat een schipper met een service-provider heeft. Bovendien zal de 'telecommarkt' ongetwijfeld inspelen op toenemend GPRS-gebruik. Om een indicatie te geven, als een schip zich tussen Rotterdam en Regensburg, conform de geldende maritieme standaard, om de tien seconden automatisch meldt, zijn de AI-IP kosten 17 euro per maand. Het totaalbedrag voor alle data-communicatiekosten ligt bij de huidige tarieven rond de 165 euro per maand. Voor dat bedrag kun je dan ook 'onbeperkt' e-mailen en internetten.
- c. Een AIS-transponder kost ca. 3000 euro per schip, exclusief installatiekosten en eventuele integratie in een nieuw radarsysteem. Uitgaand van een afschrijvingstermijn van drie jaar is dat duizend euro per jaar. AI-IP kan geïnstalleerd worden op veelal reeds aan boord zijnde computers. GPS en een aansluiting voor mobiele data-communicatie zijn noodzakelijk.
- d. Overheden moeten investeren in AIS-walstations (plus in het gebergte relaisstations) en in de aanleg van netwerkverbindingen. AI-IP maakt gebruik van het bestaande GSM-netwerk. Extra investeringen zijn niet noodzakelijk.
- e. AIS maakt net als de marifoon gebruik van openbare VHF-kanalen. Berichten zijn dus in principe door iedereen 'uit de lucht te plukken' en kunnen dus ook ge- en misbruikt worden door anderen: marktpartijen, maar ook criminelen en terroristen. AI-IP maakt gebruik van de moeilijk afuisterbare GSM-infrastructuur, in combinatie met een beveiligde internetverbinding. De beheerder van de server weet wie de gebruikers zijn en handelt conform het wettelijke privacyreglement, dat voor RIS-services gaat gelden.

- f. AIS maakt gebruik van VHF-frequenties. Het bereik kan sterk variëren door weersomstandigheden, atmosferische storingen, het wegdrukken van het signaal door andere zenders, of slecht functionerende marifoons binnen het ontvangstbereik. Storingen kunnen ook opzettelijk veroorzaakt worden. AI-IP maakt gebruik van GSM-netwerken en IP-technologie. Verstoring van deze netwerken is zeer arbeids- en kapitaalsintensief en vergt hoogstaande technologische en specialistische kennis.

### ■ Effecten marktwerking

- Bij het gebruik van AIS kan elke geïnteresseerde partij op elk moment elk schip volgen. Dat zou de marktverhoudingen kunnen verstoren. Bij AI-IP bepaalt de schipper wie welke informatie mag ontvangen en met welke frequentie. Hij houdt dus ook bij het eventuele tracking en tracing, het volgen van de lading door de klant, zelf de regio in handen.

### ■ Waarom een alternatief?

Het initiatief van Bureau Telematica AI-IP verder te ontwikkelen is ingegeven door zorg: wanneer de sector afwachting blijft, komt er straks mogelijk een internationale verplichting voor het gebruik van een AIS-systeem dat geen toegevoegde waarde heeft. BTB is van mening dat de functies van AIS zelfs beter kunnen worden ingevuld met apparatuur die in veel gevallen al aan boord staat: computer en GPS. Door de mobiele telecomnetwerken (GSM-data, GPRS, UMTS, Wi-fi of satellietssystemen) te gebruiken voor doorgifte van berichten over identiteit en positie van schepen, wordt de onderhandelingspositie van de binnenvaart als het gaat om tarieven en kwaliteit van die netwerken alleen maar beter, waardoor het mobiel

gebruik van internet goedkoper kan worden. Nogmaals, BTB is geen voorstander van een verplicht automatisch identificatiesysteem, maar realiseert zich dat daar op den duur wellicht niet aan te ontkomen valt. Zeker in het geval van bijzondere transporten of het vervoer van gevaarlijke stoffen. We kunnen dan maar beter zorgen dat er een systeem is waar de binnenvaart iets aan heeft. Dat de zeevaart dan met AIS werkt en de binnenvaart met AI-IP is geen probleem, technisch zijn de systemen uitwisselbaar. AI kan ook dat wat ons betreft alleen met inachtneming van de afspraken uit het wettelijk privacyreglement verkeersregistratiesystemen.

### ■ Gebruikte afkortingen:

- AI-IP** Automatic Identification via Internet Protocol
- AIS** Automatic Identification System (maakt gebruik van VHF-radiocommunicatie)
- GPRS** Generalised Packed Radio Service (snellere datacommunicatievorm via GSM netwerken, tot 115 Kbits/seconde)
- GPS** Global Positioning System (satelliet-plaatsbepalingssysteem voor navigatie, oorspronkelijk van de Amerikaanse defensie)
- GSM** Global System voor Mobile communication (standaard voor mobiele telefonie)
- Inland VHF** Inland Electronic Chart Very High Frequency (radiofrequentieband, o.a. gebruikt voor marifoonverkeer)

# ‘Hier vaart een gezinsbedrijf met twee miljoen kilo zout’



De Philos van de Kantoor-/CBOB-leden André en Nelly Leeuwestein (-Schot) staat centraal op de derde ‘beeldcreatie’ van Bureau Voorlichting Binnenvaart. Eerder liet het voorlichtingsbureau posters maken van de Riverhopper (‘Hier vaart 60 meter bier en frisdrank’) en de Vlissingen (‘Hier vaart de grootste binnenvaarttanker ter wereld’). Door met opengewerkte tekeningen te laten zien hoe mooi schepen zijn en wat voor lading erin zit, hoopt het BVB binnenvaart dichterbij het grote publiek te brengen. De Philos (1991 ton) zit via de NPRC vast in de zoutpendel tussen Hengelo/Delfzijl en drie Duitse bestemmingen. André en Nelly zijn vanaf het begin sponsor van het BVB. Hun (groot)ouders

waren al lid van de CBOB en ook hun ouders (Res Nova/Eenhoorn) voeren via de NPRC. ‘We kennen elkaar dan ook ons hele leven al’, zegt Nelly, die eigenlijk een beetje verbaasd is dat juist de Philos het gezinsbedrijf gaat vertegenwoordigen. ‘Ik ben alleen de weekenden en vakanties aan boord met de kinderen en sinds kort heeft André z’n vrije tijd zo geregeld dat hij dinsdag tot en met donderdag thuis is.’ Volgens André zijn ze dan nog steeds gezinsbedrijf. ‘Nelly doet de boekhouding en alles om het bedrijf en het varen heen. De dagen dat ik thuis ben is er personeel aan boord en zo’n vrije-tijdsregeling kan ik trouwens iedereen aanraden. Ik heb altijd willen basketballen, dat doe ik nu op dinsdagavond, ik zit op motorles en het is heerlijk om te varen en toch zelf bij de kinderen te zijn.’



André en Nelly met hun dochters Chantal (11) en Manouk (8) bij hun huis in Dordrecht. (foto Lilian van Hiele)

# Spiegelbeeld

## TopTips

**AANBIEDERS VERGELIJKEN** - Op de website **Independer** is snel te zien of u niet te veel voor uw auto- of ziektekostenverzekering betaalt. U tikt de gegevens van uw huidige verzekering in en krijgt vervolgens een overzicht wat u bij andere verzekeraars voor datzelfde pakket betaalt. De site vergelijkt ook hypotheek, leningen, spaarregelingen, koopsommen, lijfrentes en beleggingsfondsen en legt (met voorbeeldbrieven en opzegservice) uit hoe u een bepaalde verzekering of dienst kunt beëindigen.  
Website: [www.independer.nl](http://www.independer.nl)

**HULP BIJ BEDRIJFSOVERDRACHT** - Tien tot dertig van de bedrijfsoverdrachten mislukt doordat het proces wordt onderschat of een goede voorbereiding ontbreekt. Daardoor gaat veel werkgelegenheid, kennis en omzet verloren. Het ministerie van Economische Zaken heeft daarom met MKB-Nederland, VNO-NCW en de Kamers van Koophandel een pakket samengesteld om dit proces te ondersteunen. Het gratis overdrachtspakket bestaat uit drie informatiebrochures (financieel, fiscaal en organisatorisch) die antwoord geven op de belangrijkste vragen. Staatssecretaris Van Gennip heeft inmiddels een brief met aanvraagkaart gestuurd aan kleine ondernemingen waarvan de eigenaar 55 jaar of ouder is. Het pakket is ook verkrijgbaar bij de Kamers van Koophandel en te bestellen via de website: [www.kvk.nl/overdrachtspakket](http://www.kvk.nl/overdrachtspakket)

**BTW AFRONDEN** - De belastingdienst wil dat BTW-bedragen worden afgerond op hele centen. Vanaf 1 juli 2004 wordt voor alle aangiftes de gangbare rekenkundige methode gehanteerd. Dus € 12,3449 wordt € 12,34 en € 12,3451 wordt € 12,35.



(foto Vincent van Hiele)

**(Zoek de elf verschillen)**

## RWS maakt demo BICS

Rijkswaterstaat heeft voor de beurs Rotterdam Maritime een nieuwe folder over het meld- en volgsysteem IVS90 en elektronisch melden via BICS gemaakt. Bij de BICS-folder zit een cd-rom waarmee de schipper zelf kan ontdekken hoe BICS werkt en wat de voordelen van elektronisch melden en de (gratis) BOS-berichten aan de scheepvaart zijn. Wie geïnteresseerd is kan het systeem direct activeren. IVS90 en BICS zijn onderdeel van RIS (River Information Services) waarover de Europese transportministers onlangs overeenstemming hebben bereikt. Het gebruik van RIS-toepassingen wordt niet verplicht, maar overheden is wel gevraagd binnenvaartondernemers goed te informeren over alle voordelen van computer- en telematicatoepassingen voor de binnenvaart. De folders (en cd) zijn te vinden op de stand van Rijkswaterstaat. Eind dit jaar wordt de folder met de nieuwe cd toegestuurd aan alle binnenvaartondernemingen.

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

Over een paar weken word ik vijftig. Moet ik de medische keuring voor de vernieuwing van m'n patent binnen een bepaalde tijd doen of moet ik dat zelfs al voor mijn vijftigste geregeld hebben?

Dat laatste hoeft niet per se. Voor het vernieuwen van het patent of het vaarbewijs heeft u de tijd tot drie maanden na uw verjaardag. Let wel op dat de medische verklaring dan niet ouder mag zijn dan drie maanden. Voor de in Nederland afgegeven Rijnpatenten en de vaarbewijzen moet u zich wenden tot het KOFs. Zij sturen u aanvraagformulieren, de lijst van aangewezen artsen en een toelichting. Het KOFs is op werkdagen tot 12.00 uur te bereiken op tel.nr.: 0172-40 30 30.

• • •

Gisteren kreeg ik controle van de Belgische politie. Ik kreeg een waarschuwing omdat ik niet voldeed aan de bemanningsregeling. Ik heb een schip van 1400 ton en ik vaar met mijn vrouw. Volgens de politie moet ik ook nog een scheepsjongen hebben. Wat is dit voor gekkigheid?

Veel mensen weten het niet, maar in België bestaan inderdaad bemanningsvoorschriften. Het "Besluit van de Regent van 6 juli 1948" bepaalt dat schepen van 750 tot en met 1500 ton naast de schipper, een matroos en scheepsjongen moeten hebben. Een volstrekt verouderde regeling waar de Belgische bonden al jaren tegen ageren en die – dat moet gezegd – in de praktijk niet vaak gecontroleerd wordt. Onze Belgische collega's adviseren de schipper een eventuele bekeuring niet te betalen en de zaak voor te laten komen.

## Nog 1250 bonnen...

De Waterpolitie moet dit jaar nog zeker 1250 bonnen uitschrijven om te voldoen aan het prestatiecontract van vierduizend bekeuringen dat voor 2004 werd afgesproken met het ministerie van Binnenlandse Zaken. Als dat niet lukt krijgt het korps dit jaar twee miljoen euro minder uit de staatskas. U bent gewaarschuwd!

## 'Beleidsvisie tankvaart CBRB leidt tot niets'

Met stomme verbazing heb ik de "Beleidsvisie binnentankvaart" bestudeerd. Toen ik het viermaal had gelezen, bekwam mij het gevoel dat het CBRB iemand had ingehuurd die het zo op papier heeft gezet, dat ik de helft er maar van zou begrijpen. Met assistentie van het Kramers woordenboek ben ik toch grotendeels achter de inhoud gekomen en heb moeten concluderen dat deze beleidsvisie geen enkele verbetering of verandering in de tankvaart zal brengen. De "Beleidsvisie" is een zwevende opsomming van gepasseerde stations, onhaalbare zaken en extra regeltjes waar we niet op zitten te wachten.

Zolang we niet bij machte zijn in een STABIELE markt, wat de tankvaart is, de verhouding "vraag en aanbod" in evenwicht te houden, kunnen we praten als brugman, maar zal bij een dreigende overcapaciteit de aanbieder de markt dicteren. Zolang CONCURRENTIEVERVALSING niet veel harder wordt aangepakt, en dan noem ik: met te weinig bemanning varen, personeel via Luxemburg op Nederlands schip, personeel onderbetalen en allerlei andere zaken die het daglicht niet kunnen verdragen, zullen er altijd mensen te vinden zijn die ONDER KOSTPRIJS van de meeste bedrijven kunnen blijven vervoeren.

De nieuwbouwgolf van tankschepen was naar mijn mening veel kleiner geweest, wanneer de organisaties beter hun best hadden gedaan voor leden/ondernemers in de containervaart. Nu zie je veel collega's de overstap maken naar de tankvaart, omdat er in de containervaart "bijna nergens meer gras zou groeien", terwijl de containermarkt nota bene een GROEIMARKT is. Ook het verhuren op lange termijn van tankschepen aan bevrachters zal de ondernemers monddood maken. Er varen veel collega's rond die nu al grote negatieve saldo's bij hun bevrachters open hebben staan (door verhuurcontracten) en niet meer bij machte zijn te handelen als ondernemer.

Nu wil het CBRB eisen gaan stellen aan bevrachters, terwijl het gros van de dubbelwandige tankvaartondernemers zich al voor jaren in hebben laten pakken door die zelfde bevrachters. Over transportcondities wordt al jaren gepraat, maar zien doen we ze niet. Dus het gezeur over liggeld zal ook wel eeuwig blijven. Over bovenstaande zaken lees ik erg weinig in de "Beleidsvisie". Wollige praat over perceptie, interactie, parameters, vrijwaringzone en duurzaamheid zullen erg weinig verandering brengen. In plaats van te roepen om de NMa (die van niets blijkt te weten?), kunnen het CBRB en de andere organisaties zich beter in Brussel met een noodgang warm gaan lopen voor een sloopregeling.

De "Beleidsvisie" besteedt aan slopen ACHT woorden. Ook BANKEN hebben niets geleerd van de tachtiger- en negentiger jaren. Door hun grote expansiedrift en overschot aan geld, wordt alles wat maar nieuw is gefinancierd en oudere schepen worden van tafel geveegd. Het zal niet lang meer duren, dat door deze houding heel de handel op zijn kont komt te liggen en collega's niet meer bij machte zijn zich stapsgewijs te verbeteren. Dit geldt zowel voor de vracht- als voor de tankvaart. Uittreders met oudere schepen zullen helaas met nul Euro de oude dag instappen.

Dat door het bovenstaande stukje de tankvaart zal veranderen, daar geloof ik al jaren niet meer in. Misschien gaat er echter bij een aantal mensen een lampje branden? Wij gaan ons in ieder geval voorbereiden op de magere jaren!

Hens van Buren (mts Hanna)

**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.**

# Vereniging De Binnenvaart blij met duwboot Siegfried

Vereniging De Binnenvaart begint een binnenvaartmuseum met restaurant in de voormalige CFNR-duwboot R. Siegfried. De boot krijgt een ligplaats in het Dordtse Wantij, bij de overgebleven hal van scheepswerf De Biesbosch waar de boot in 1963 werd gebouwd. In het 'nautisch kwartier' dat in die hal gepland staat krijgt de vereniging ruimte voor het uitgebreide binnenvaartarchief en om (wissel)tentoonstellingen te organiseren over de historie en de huidige en toekomstige ontwikkelingen van de binnenvaart.

Doel van De Binnenvaart is het stimuleren van de interesse voor de internationale binnenvaart. De vereniging organiseert clubbijeenkomsten met foto's en films, lezingen en exposities, neemt deel aan maritieme manifestaties en een trouwe groep vrijwilligers houdt zich bezig met het veilig stellen en archiveren van maritiem cultureel erfgoed. De vereniging bezit inmiddels tienduizenden foto's en documenten van schepen, voormalige rederijen, werven en organisaties en is nu ook bezig die informatie toegankelijk te maken via internet. De R. Siegfried werd in oktober door een enthousiaste groep vrijwilligers vanuit Nierstein langs de Mondeo van Johan Oudakker naar Dordrecht gebracht. De komende weken wordt de boot op 'werkzaterdag' opgeknapt en ingericht. Zoals het er nu naar uitziet kan de Siegfried volgend voorjaar klaar zijn. Het is de bedoeling het museum- en restaurantschip tot de nieuwe wijk Stadswerven rondom het nautisch kwartier klaar is, eerst ergens in het centrum van Dordrecht te leggen. Vereniging De Binnenvaart bestaat in februari vijftien jaar. De vereniging heeft ruim 2900 leden.



Het 'vlaggenschip' op weg naar thuishaven Dordrecht.



Jos Hubens en Jos van Dongen. Hoe trots kunnen een voorzitter en een secretaris van een vereniging zijn.



De Siegfried bij de voormalige hal van de Biesbosch in het Wantij (foto's Lilian van Hiele)

# Informatie schuttijden Moezel op internetsite

door Leny van Toorenburg-Van IJzerlooy, secretaris Internationale Afdeling Koninklijke Schuttevaer

De internationale afdeling van Schuttevaer krijgt veel vragen over 'planfahrt' op de Moezel. Het valt ons op dat maar weinig mensen weten dat er lijsten met de beschikbare schutcapaciteit per sluis (van Koblenz tot en met Trier) op internet te vinden zijn. Als u op de site [www.elwis.de](http://www.elwis.de) kijkt ziet u rechts onderaan die pagina onder het kopje 'Service-Links': 'Vorschleusungsfahrplan Mosel' staan.

Dit klikt u aan. U krijgt nu dit scherm: →

Op de site kunt u precies zien of er een schip met voorschutting gepland is en of u eventueel mee kunt schutten. De sluisen in het traject zijn 170 meter lang, met uitzondering van de kleine sluis in Koblenz, die is 110 meter.

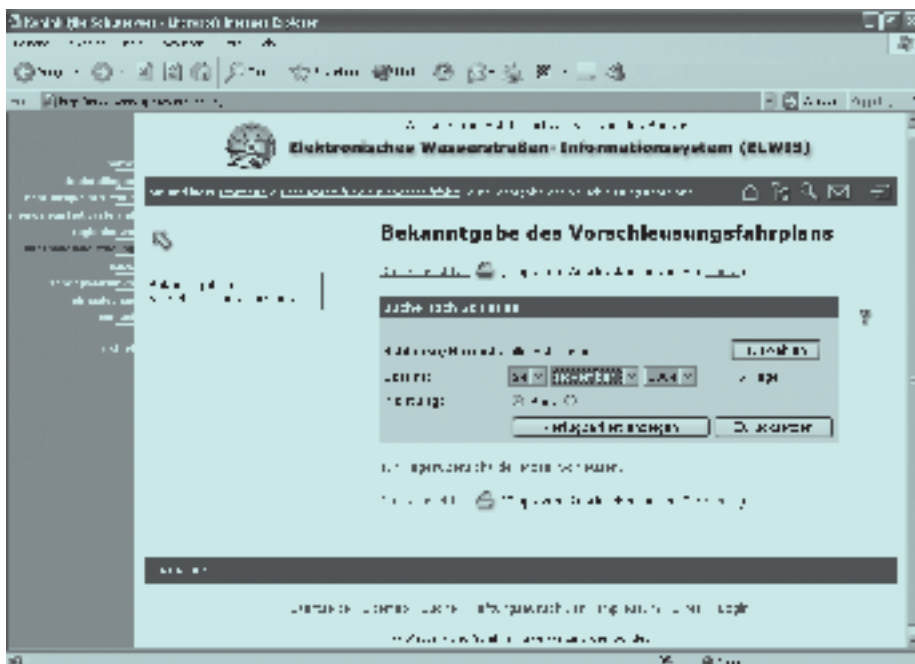
Dit is dus de beschikbare capaciteit.

Als voorschutting gepland is, wordt aangegeven dat er bijvoorbeeld nog zestig meter beschikbaar is. De namen van schepen die voorschutting hebben staan niet vermeld.

We weten dat internetten vanaf het schip niet altijd makkelijk gaat en vaak veel tijd en daardoor ook veel geld kost. Veel schippers hebben ook thuis de beschikking over een computer, of wellicht kunt u een van de kinderen of een familielid inschakelen zodat u (zelfs ruim) voor u naar de Moezel gaat vanaf een waladres de lijst uit kunt (laten) draaien met de beschikbare schutcapaciteit.

## ■ Voorbeeld

Stel u denkt op 24 november de Moezel in te varen in de opvaart. Dan zet u d.m.v. de 'datumbalk' de datum op 24 november drukt vervolgens op de knop 'Verfügbarkeit anzeigen'. U krijgt nu het overzicht van alle beschikbare sluislengten van Koblenz tot Trier vanaf 21 tot 27 november. Wanneer u in dit scherm rechtsboven op 'später' klikt ziet u het schema van de volgende week. Wanneer u een overzicht wilt van



de afvaart klikt u na de datumingave op 'Tal' en u krijgt hetzelfde overzicht maar dan afvarend.

Als u slechts een overzicht van één sluis wilt geeft u die datum aan en kiest u voor 'Berg' of 'Tal' en u klikt vervolgens op 'auswählen'. Nu krijgt u een scherm waarin alle sluisen zijn aangegeven. U kiest bijvoorbeeld Fankel. Vervolgens klikt u weer op 'Verfügbarkeit' en dan krijgt u een overzicht van de beschikbare schutlengte van sluis Fankel. Als u gebruik maakt van een GSM-verbinding is de genoemde site vrij traag. In dat geval kunt u beter direct gebruik maken van de volgende link: [http://www.elwis.de/NfB/vorschleusung/vorschleusung\\_start.php](http://www.elwis.de/NfB/vorschleusung/vorschleusung_start.php) Beschikt u over een GPRS-verbinding dan is de site [www.elwis.de](http://www.elwis.de) aanmerkelijk sneller.

Natuurlijk biedt het kijken op de site geen garantie dat u de bewuste dag ook echt op die tijd kunt schutten, maar de overzichten geven wel een indicatie van het aantal aangevraagde voorschuttingen. De internationale afdeling van Schuttevaer heeft de WSA inmiddels gevraagd ook een overzicht van de sluisen op de Main op internet te zetten.

## Zaanspoorbrug vaker geopend

In overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat en Prorail heeft Koninklijke Schuttevaer een akkoord bereikt over de bediening van de Zaanspoorbrug.

Vanaf 12 december vervalt de ochtend- en avondspitssluiting en gaat de brug elk uur een keer zes minuten en een keer veertien minuten open voor de scheepvaart. Nu is dat zes en tien minuten. Schuttevaer hoopt dat er door de langere netto bedieningstijd minder gehaast gewerkt hoeft te worden, wat de veiligheid ten goede komt.

In de avondspits zullen de bedieningstijden vanwege de treinenloop iets korter zijn. De nieuwe dienstregeling geldt voor 2005 en 2006. Schuttevaer zal gezien het bereikte resultaat de aangekondigde gerechtelijke procedure tegen Prorail niet doorzetten.

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



# Veel vragen over stabiliteit dubbelwandige tankers

door Karel Verbergh, afd. tankvaart VBR

**Na het kapseizen en gecontroleerd leeglopen van een dubbelwandige tanker in de haven van Hamburg als gevolg van een zware aanvaring met een zeeschip, bereiken ons steeds vaker bezorgde telefoontjes over de stabiliteit van dubbelwandige tankschepen met centertanks (zonder middenschot). Ook de branche is bezorgd: Wat in Hamburg gebeurd is, kan dat hier ook gebeuren?**

Een vraag waarop we het antwoord vooralsnog schuldig moeten blijven, omdat het voorval in Hamburg zich - gelukkig maar - tot op heden niet heeft voorgedaan met een dubbelwandig tankschip geladen met gasolie, benzine of andere producten. Dubbelwandige tankschepen met centertanks zijn meestal max. tot 11.40 m breed. Om veel kuubs inhoud te hebben is bij deze schepen de ladingzone meestal zeer hoog,

waardoor het zwaartepunt van de lading ook hoger komt te liggen. De dubbele bodem zorgt dan ook nog eens extra voor een verhoging van het zwaartepunt.

Naar het voorbeeld van containerschepen is het scheefvallen bij het verlaten van havens, in bochten, of tijdens rondgaan, voorzien in de stabiliteitsberekeningen van deze schepen. Maar of zo'n stabiliteitsberekening bij zware aanvaringen met bijv. zeeschepen zoals in Hamburg, volstaat om kapseizen te voorkomen, is nog een onbekende factor. Vergelijk het maar met een auto. Die is ook stabiel in de bochten, maar als hij een obstakel laag bij de grond raakt gaat hij meteen over de kop.

## Haarscheurtjes

Bij dubbelwandige megatankers die, zoals enkelwandige tankers, via

een middenschot twee tanks in de breedte hebben is de stabiliteit uiteraard gegarandeerd. Ook zien we dat sommige investeerders voor extra stabiliteit zorgen via een middenschot, ook bij nieuwe schepen van 11.40 m breed. Zeker een wijs besluit, maar de tijd zal het leren.

Ook over gasdetectie in de dubbele wand worden vaak vragen gesteld. "Hoe gaat men, zonder vaste detectie-installatie, eventuele gassen opsporen die het gevolg kunnen zijn van haarscheurtjes, die op hun beurt na verloop van tijd het gevolg zijn van varen met storm en/of lichte aanrakingen met de muur in de sluisen, etc.?"

Zoals bij alle innovatieve concepten, in dit geval de dubbelwandigheid van binnenvaarttankers, kan men verwachten dat het ADNR zeker nog wel met aanpassingen zal komen en... hopelijk tijdig!

# Europese ziekteverzekeringskaart

door Christian van Lancker, Bond van Eigenschippers

**Het formulier E111 wordt in België gaandeweg vervangen door de nieuwe EU ziekteverzekeringskaart. In de praktijk verandert er weinig, want bij ziekte of een ongeval in het buitenland dient u nog steeds contact op te nemen met de alarmcentrale van EuroCross.**

De Europese ziekteverzekeringskaart is een initiatief van de Europese Unie, die de procedure voor medische verzorging in het buitenland wil moderniseren. De kaart is geldig in alle EU-landen, ook in Zwitserland, Noorwegen, IJsland en Liechtenstein. Er is een ruime overgangperiode voorzien, daar België één van de eerste landen is die de

EU-kaart verdeelt. In de andere lidstaten zal dit pas later gebeuren. Als u naar het buitenland gaat verandert er niets. U hoeft geen nieuwe EU-kaart af te halen bij het ziekenfonds. Op het moment dat u ze in het buitenland effectief nodig hebt, zal de alarmcentrale van EuroCross de vereiste documenten naar het ziekenhuis sturen of faxen. Hiertoe volstaat één telefoontje naar de alarmcentrale - 02/272.09.00 - die 24 uur per dag bereikbaar is. Ook de terugbetalingprocedure voor dringende kleine medische kosten blijft dezelfde. Deze moeten ter plaatse betaald, en worden achteraf door het ziekenfonds terugbetaald (franchise van maximum 25 €/dos-

sier). Maar voor grote kosten of opname in het ziekenhuis, dient u de alarmcentrale binnen 48 uur te contacteren.

De SIS-kaarten en World Assistance Card (WAC) blijven in gebruik. De EU-kaart vervangt enkel het formulier E111. De SIS-kaart is noodzakelijk in apotheek en ziekenhuis, als u naar het buitenland moet, moet u de WAC, of in de volksmond het 'EuroCrosskaartje' meenemen. Het telefoonnummer van de alarmcentrale staat erop vermeld. Indien u naar het buitenland vertrekt om er te werken of studeren, dient u vooraf contact op te nemen met uw ziekenfonds.

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



## In memoriam Jos Woestenborghs



(archieffoto ONS)

Onze Belgische collega-bestuurder en ex-schipper Jos Woestenborghs is zaterdag 16 oktober op 73-jarige leeftijd overleden. Hij overleed in een ziekenhuis in Gent aan de gevolgen van een hersenbloeding.

Jos stopte in 1975 na de grote blokkade met varen en werd de leidsman van het Solidariteitsfonds dat de toerbeurt van België naar Nederland beheerde. Hij was vanaf de oprichting nauw betrokken bij de Europese Schippers Organisatie (ESO) waarvan hij jarenlang ondervoorzitter was voor België. Tevens was hij tot 1997 voorzitter van de schippersbond Ons Recht/Notre Droit, ook wel Kartel genoemd.

Ook daarna bleef hij actief voor de binnenvaart, ondermeer als ondervoorzitter van Promotie Binnenvaart Vlaanderen,

als beheerder van het Fonds der Belgische Rijnvaart en als lid van de algemene vergadering van het Belgische onderzoeksinstituut ITB.

Jos was een groot voorvechter van de toerbeurt. Een kalme, beheerste, maar ook gedreven man, die altijd het belang van de zelfstandige schipper voorop stelde. Tegelijkertijd werd hij door bevrachters en verladere zeer gewaardeerd voor zijn inzet om transporten op een voor iedereen aanvaardbare wijze over de toerbeurt te leiden. We verliezen in Jos een fijne collega. Onze gedachten gaan uit naar zijn vrouw, kinderen en verdere familie.

Bestuur en medewerkers van:  
CBOB, ONS, RKSB, VBR,  
Bond van Eigenschippers

## Jaarvergadering ONS en RKSB

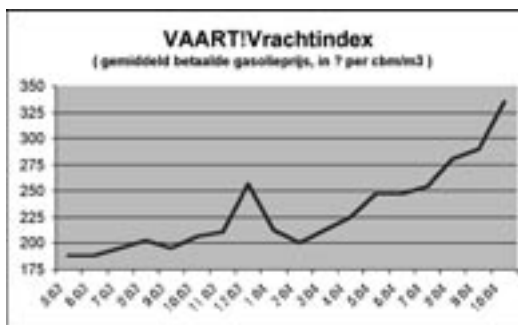
De jaarvergadering van de ONS en de RKSB wordt woensdag 22 december 2004 gehouden op het KSCC-schipperscentrum in Nijmegen. Zoals de laatste jaren gebruikelijk is, worden 's ochtends de eigen huishoudelijke ledenvergaderingen gehouden en is er 's middags een gezamenlijke jaarvergadering.

Tijdens de ledenvergaderingen zal in ieder geval een definitief besluit genomen moeten worden over aansluiting bij MKB Nederland. Beide besturen leggen dit met een positief advies aan de leden voor.

Het thema van de gezamenlijke vergadering is de nota Mobiliteit die onlangs is uitgebracht door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De uitnodiging, agenda en het verslag van de vorige vergadering zullen tijdig naar de leden worden gestuurd.

De middagvergadering (aanvang 14 uur) is openbaar en dus ook toegankelijk voor niet leden.

## Gasolieprijs rijst de pan uit



Bunkeren was eind oktober bijna zeventig procent duurder dan begin dit jaar. Schippers die meedoen aan de VAART!Vrachtindicator melden in oktober een gemiddelde gasolieprijs van € 334,50 per kuub.

Piek was 351,46 euro op 20 oktober, en nog steeds lijkt er geen sprake van een structureel doorberekenende gasolietoeslag.

Deels onder invloed van de hoge brandstofprijzen, maar ook door een paar korte laagwaterperioden, steeg de

VAART!Vrachtindex in oktober met 7,8 punten naar 90,7 (100 = 1,46 eurocent per tonkm). De index droge lading steeg met 6,5 punten naar 88,5, in de wispelturiger tankvrachtenmarkt met 25,5 naar 132,8.

Vaart!Vrachtindicator geeft op basis van door collega's gemelde reisgegevens een indicatie van diverse markten, inclusief eventuele voorwaarden en toeslagen. Deelnemers krijgen drie keer per dag per e-mail een geanoniseerd overzicht van die gegevens zodat ze bij het onderhandelen over een volgende reis kunnen zien wat er die week of dag in hun vaargebied of sector aan vracht is betaald.

In oktober werden bij VAART!Vrachtindicator 366 reizen gemeld door 161 varende deelnemers. Meer info op [www.vaart.nl](http://www.vaart.nl)

## Van het Secretariaat

Dit najaar is in Brussel het PINE-rapport gepresenteerd, een studie naar de economische en sociale structuren van het binnenvaartvervoer in het uitgebreide Europa. Het onderzoek, uitgevoerd in opdracht van DG-TREN, geeft inzicht in de sterke en zwakke kanten, kansen en knelpunten van de binnenvaart. Het rapport 'Prospects (Perspectieven) for Inland Navigation within the enlarged (uitgebreide) Europe' is een eerste overzicht na de verschijning van het Witboek (2002) voor het Europese vervoersbeleid tot 2010.

De binnenvaartcijfers, vervoersprestaties, aantallen schepen, etc. van de oude EU-landen waren behoorlijk bekend, maar die van veel toetredende landen niet. De onderzoekers hebben inzichtelijk gemaakt waar het Europese beleid zich op moet richten om de conclusie van het Witboek - binnenvaart is de duurzaamste en veiligste wijze van vervoer overeind te houden. De Europese binnenvaartorganisaties hebben, samen met andere binnenvaartgelieerde organisaties, bij deze studie als sparringpartners gefungeerd in een klankbordgroep. Namens ESO nam de CBOOB deel.

In absolute zin zijn de vervoersprestaties van de binnenvaart in Europa de afgelopen jaren gestegen, maar het vervoersaandeel ten opzichte van de andere modaliteiten is gedaald. De Rijn- en de Donau-corridor zijn de belangrijkste transportaders, samen met de Oost-West- (delen van Duitsland, Polen en Tsjechië) en de Noord-Zuidcorridor (delen van Nederland, België en Frankrijk). Alleen over de Rijn gaat al 113 miljard ton/km, negentig procent van de vervoersprestaties in de 'oude' EU. Particuliere ondernemingen vormen daarin de hoofdmoot. Het totale Europese binnenvaartaandeel was 125 miljard ton/km (6,5%), de uitbreiding van Europa zal daar ongeveer 3,5 procent in ton/km aan toevoegen. De onderzoekers concluderen dat de

basisvoorwaarden voor een gezonde binnenvaart gelijke en eerlijke concurrentieverhoudingen zijn. Tussen modaliteiten, maar ook binnen de sector, tussen de verschillende landen. Daarnaast zijn geharmoniseerde wettelijke en fiscale randvoorwaarden en adequate infrastructuur van waterwegen en havens belangrijk. De aanbevelingen zijn samengevat in tien kernpunten:

- harmonisering van wetgeving;
- uitbreiding en verbetering infrastructuur;
- verbetering performance van overslaglocaties;
- informatiesystemen ter verhoging van efficiency en veiligheid;
- zorg voor scholing, adequate arbeidsomstandigheden en sociale zekerheid (de mens);
- moderniseren vloot ter beperking exploitatielasten;
- integratie binnenvaart in logistieke ketens;
- samenwerking en innovatie op bedrijfsniveau;
- beeldvorming van binnenvaart verbeteren (PR!);
- marktobservatiesystemen voor betrouwbare en recente cijfers.

De kernpunten zijn uitgewerkt in 48 aanbevelingen, gericht op nationale en regionale overheden, de Europese Commissie en de sector. Ook al onderschrijven wij niet alle conclusies en aanbevelingen in gelijke mate, het is te prijzen dat DG-TREN deze studie heeft laten doen. Voor ESO en EBU een uitstekend handvat om politici en beleidsmakers te overtuigen. Het hele rapport is te vinden op : [http://europa.eu.int/comm/transport/iw/prospects\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/iw/prospects_en.htm) (HvdV)

**Overleden:** 18 oktober, Harm Orsel, 83 jaar, ms Mon Desir; corr. adres: Fam. G. Tuil, H.M. van Randwijklaan 23, 1462 XR Middenbeemster.

Rond kerst worden de **eindejaarsbijeenkomsten** gehouden. Duisburg (24), Werkendam (27), Rotterdam (28) en Zwolle (29 december). Tijd 14 uur, Rotterdam 10 uur.

## Sterker dan de dood

...die uw leven verlost van de groeve...

Psalm 103:4

*In de maand november worden zowel in de rooms-katholieke als de protestantse traditie de doden herdacht. We noemen de namen van al degenen, die het afgelopen kerkelijke jaar van ons zijn heengegaan. Een mens wordt niet zo maar vergeten. Dat is een troost voor wie dierbare naasten hebben verloren. Het is ook een hulp om hun heengaan te zien in het licht van het evangelie, dat heel helder is over het sterven. Jezus Christus is voor ons gestorven en opgestaan als eerste van velen. Onverdiend, maar diep bemind mogen we op die overwinning van de dood vertrouwen.*

*Toch zal het ieder van ons op dezelfde manier vergaan. We kunnen soms amper geloven, dat de Heer ons verlost van de groeve, zoals de psalmdichter zegt. Daarvoor is het graf een te harde werkelijkheid. Maar de dood is er niet alleen aan het eind van het leven. Ook midden in ons bestaan ervaren we zijn macht. We verraden dat door onze manier van spreken. Je kunt je dood werken of dood vervelen. Je kunt iemand dood zwijgen of dood verklaren. "Dood" is daarmee een kwaliteitsaanduiding. Zoals in de gelijkennis van de verloren zoon, waar de vader tegen zijn oudste zoon zegt: "Vier feest, je broer was dood en is levend geworden. Zijn afwezigheid stond gelijk aan de dood. Zijn thuiskomst betekende nieuw leven."*

*Zo gaan we de woorden uit de psalm beter begrijpen. Ze slaan waarschijnlijk op een andere thuiskomst, van het volk dat terugkeerde uit de ballingschap. Bevrijd uit een vreemd land met onvrijheid en onderdrukking. Die ervaring kunnen ook wij opdoen: dat we uit de figuurlijke dood worden opgetild en opnieuw gaan leven. Dan wordt je leven verlost van de groeve en gaan we meer voor mogelijk houden dat ook de letterlijke dood niet onoverwinnelijk is.*

R.J. Bakker

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

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