

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 6 - NUMMER 12 - DECEMBER 2004

*Toch havengeld  
over tonnenmaat*

*Santina drie maanden  
vast na bizar ongeval*

*Onverwachte gevolgen bij  
scheiden in de binnenvaart*

*Schippers bij congres  
Power Inland Navigation*

**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](mailto: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

Rene Tijssen  
WK Nassau,  
Postbus 23  
7400 GA Deventer

## Abonnementen en verzending

WK Nassau  
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

WK Nassau  
Postbus 23, 7400 GA Deventer  
Hoofd exploitatie  
B.Veninga (0651-586888)

## Advertentieverkoop:

Bunk Intermedia  
tel: 078-6321010  
fax: 078-6321011

[info@bunkintermedia.nl](mailto:info@bunkintermedia.nl)

[www.bunkintermedia.nl](http://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.

## Nederlandse uitgeversverbond

Groep uitgevers voor  
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto's voorpagina:  
Lilian/Vincent van Hiele



## Nationaal Kamp filmt Kelt Droop de Druide 13

## Schippers bij congres Power Inland Navigation 16 en 17



## Santina drie maanden vast na bizar ongeval 24 en 25



## Jaaroverzicht 30

Opgelost	4
Effe dubbel	5
Wijzigingen ADNR (slot)	7
Arbeidsovereenkomst	8
Spiegelbeeld	9
Starten en stoppen	11
Gevolgen scheiding	12
Autokraan jaarlijks controleren	12
Dieselektrische aandrijving	13
Samenwerkingsverbanden	15
Verslag congres Scheveningen	16, 17
Omslag gasolieprijs	17
Opleidingskoppelverband	19
Stichting Zorgschip	20
Vraag en antwoord	21
Achter slot en grendel	21
Leegblazen gevaarlijk	23
Havengeld Hengelo	23
Vast na bizar ongeval	24, 25
Schuttevaer peilt mening RIS	27
CBOB-nieuws/ overdenking	29

## rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,  
ONS, CBOB en RKSB Sint-Nicolaas,  
VBR en Bond van Eigenschippers.  
28 en 29

# Opgelost

door Gerard Kester

Een van onze leden belde met een acuut probleem. Hij lag in Rotterdam cementklinker te lossen en het overslagbedrijf weigerde categorisch het ruim aan te vegen. Nu was de schipper niet te beroerd zelf een handje te helpen, maar om dat helemaal alleen te doen en dan nog cementklinker ging hem te ver. Waar moet de restlading dan naar toe vroeg hij het overslagbedrijf. Het antwoord was: "Gooi maar overboord schipper".

Dat kan natuurlijk niet, was onze reactie. Wat is de positie van de schipper in dit soort zaken? Indien het schip niet aangeveegd wordt en de restlading niet verwijderd, is het schip niet leeg. Mocht het overslagbedrijf blijven weigeren het ruim te vegen dan heeft de schipper geen andere keus dan dat door een gespecialiseerd bedrijf te laten vegen en dat de restlading te laten inzamelen en verwijderen. Alle kosten die daarmee gemoeid zijn, komen voor rekening van

degene die nalatig is geweest. De schipper heeft dit zo aan het overslagbedrijf doorgegeven. Op zich hadden zij daar wel begrip voor, maar er was een complicatie. Het overslagbedrijf had met de opdrachtgever afgesproken dat de prijs voor de overslag exclusief aanvegen was. Daarop hebben wij de schipper geadviseerd contact op te nemen met de (Duitse) bevrachter.

In aanvulling en ter ondersteuning hebben wij een en ander op schrift gezet en dit de bevrachter gefaxt, met het dringende verzoek de kwestie op te lossen. Dat was verbazingwekkend snel gebeurd. Binnen een kwartier belde de bevrachter dat het geregeld was en dat al begonnen was met vegen. De bevrachter wilde nog wel enige aanvullende informatie over het Scheepsafvalstoffenverdrag. Die hebben we uitgewisseld. Wij hebben hem geadviseerd voortaan "overslag inclusief aanvegen" af te spreken met de losbedrijven en dat zou hij gaan doen (hopen we).

## Reisuren

Uren gemaakt in het woon-werkverkeer tellen mee voor het urencriterium voor ondernemerschap. Dat is besloten na een arrest van de Hoge Raad. Voor de binnenvaart betekent dit dat schippers en aflossers reisen van huis naar boord en terug mee mogen tellen om te voldoen aan het zelfstandigen criterium van 1225 uur. Of die reisen al dan niet gedeclareerd worden doet niet ter zake. De uitspraak geldt zowel voor de wet IB 2001 als de Wet IB 1964. Het besluit is te vinden op de website van het ministerie van Financiën. ([www.minfin.nl](http://www.minfin.nl)) onder nr. CPP2004/847M van 8 juli 2004. Het arrest van de Hoge Raad heeft nr. 37 975, BNB 2003/201 en is van 14 maart 2003.

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

### Gegevens aanbrenger:

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.

# Kostprijsbesef

door Lilian van Hiele

Het begon dit voorjaar met de discussie en publicaties over de rentabiliteit van kleine schepen. 'Als kleine schepen de voor een bedrijf normale vaste en variabele kosten doorberekenen, zijn hun reizen dik verliesgevend.'

Die conclusie, getrokken uit een eigen onderzoek bij schepen tot duizend ton, werd Kantoor Binnenvaart niet in dank afgenomen. Een aantal leden en contractanten belden boos dat ze die negatieve publiciteit over kleine schepen een beetje zat werden. Ze vertelden dat zij prima draaiden en prachtige cijfers hadden. 'Ja, maar rekent u dan ook loon voor uzelf en uw vrouw. Reserveert u de afschrijving. Niet alleen voor de belasting, maar bijvoorbeeld als pensioen, voor als uw schip straks wellicht minder waard is? Heeft u een verzekering voor als er iets met u gebeurt en uw vrouw alleen achterblijft met een onverkoopt schip? En berekent u al die posten ook door in uw kostprijs, zodat u niet onder de kostprijs duikt en het (jonge) collega's moeilijk maakt...?' Vaak werd het dan éven stil aan de andere kant van de lijn. 'Denken jullie dat dat niet voor grote schepen geldt, al die '110 meters' die elkaar beconcurreren...?'

Zo ontstond ook in de binnenvaart de term kostprijsbesef. Kantoor Binnenvaart maakte een kostprijsprogramma waar ondernemers van grote en kleine schepen hun vaste (brandstof, vaar-/havengeld, provisie) en variabele kosten (lonen, afschrijving, rente, onderhoud, verzekeringen, administratie-/communicatiekosten etc.) in kunnen vullen en zo precies kunnen zien wat hun kosten zijn. En wat ze dus minimaal per dag/ per reis moeten verdienen.

## ■ 50 eurocent per ton

Op Rotterdam Maritime werden twee workshops Kostprijsbesef gehouden door de Rabobank, Kantoor Binnenvaart en Vaart.nl. Daar werd geconcludeerd dat het minimum voor alle schepen netto rond de 50 eurocent per ton per

dag ligt (gerekend over 330 vaardagen). Waarbij ook voor een man-vrouwbedrijf is uitgegaan van minimaal 30.000 euro loon per persoon per jaar. 'Want iedereen heeft geld nodig voor privé-zaken, vakantie of de internaatbijdrage. En dan wilt u natuurlijk ook nog wat winst maken.'

## ■ Hilariteit

De hilariteit was groot. 'Dan heeft u de verkeerde groep uitgenodigd. Dan hadden de bevrachters hier moeten zitten' en 'Hoe denkt u dat wij dergelijke tarieven door kunnen berekenen?' Anderen vonden het te gemakkelijk alleen naar bevrachters te wijzen. 'Je moet niet zeggen: wat krijg ik, maar dít kost het. Bij de slager staat ook wat de karbonades kosten', stelde een ondernemer. 'Heb je je (vaste) bevrachter wel eens verteld wat je kostprijs is en hem voorgehouden dat hij ook z'n kosten doorberekent? Als wij dat nu ook allemaal eens gaan doen!', voegde een collega toe. 'Wist je dat er nog steeds mensen zijn die zelf geen nota sturen en de ontvangen vracht niet controleren?' De inleider van Rabobank waarschuwde schepen in ieder geval niet deels door bevrachters te laten financieren. 'Na de tankvaart zie je dat nu ook in de containervaart en daardoor komen steeds meer mensen in de problemen. Naast de druk van de achtergestelde lening, zit je dan met een dwingend opgelegde vrachtprijs. Voor je het weet leg je heel je hebben en houwen in hun handen, met alle risico's van dien.' Vanuit de zaal werd gepleit voor meer lef, marktinzicht en meer deelnemers aan VaartVrachtdicator. 'Want nu doen we met z'n allen iets verkeerd. Mensen klagen steen en been, maar we varen wel...'

De voorbeelden bleven op Rotterdam Maritime lang hangen. 'Wist je dat veel binnenlandse bevrachters voor losdagen de Nederlandse wet aanhouden en verder de Bevrachtingsvoorwaarden 1991', meldde een schipper. 'Daar staat in dat

je lostijd, als je er 's morgens bent en je hebt voorgemeld, 's middags om twaalf uur in gaat. Volgens de Nederlandse wet heb je een hele aanmelddag en dan wordt die halve losdag mooi door je neus geboord. Daar vraagt niemand meer om, zeggen ze dan. Raar eigenlijk, want met ons kleine schip is dat 104 euro. Bij 1500 ton 219.90 euro. Als je dat er elke reis 'zomaar' bij krijgt! En dan kom je vaak ook nog eerder in je liggeld! Nee, zet m'n naam er maar niet bij, dan krijg ik straks helemaal geen werk meer van die bevrachter.' Magazine Binnenvaart wenst u een duidelijke kostprijsberekening, een betere onderhandelingspositie, meer winst en veel goede voornemens toe...

## Wel hulpmiddelen

In het artikel over de 9<sup>e</sup> wijziging van het BPR in het Magazine Binnenvaart van november staat een storende fout. Het gebruik van spiegels, camera's om de dode hoek te verkleinen blijft voorlopig WEL toegestaan. Na het ter perse gaan van het magazine werd ook duidelijk dat de invoering van het nieuwe BPR was uitgesteld tot 1 december.

## Kantoor gesloten

De kantoren van de Kantoorbonden CBOB, ONS en RKSB zijn 24 december en tussen 27 en 31 december gesloten. In die periode worden wel de eindejaarsvergaderingen gehouden (zie agenda pag. 28/29). Voor spoedeisende zaken zijn bereikbaar: Jan Veldman: 06-53811040 (KB), Gerard Kester: 06-55195130 (ONS/RKSB/KB) en Henk van der Velde: 06-55871403 (CBOB/KB)

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

# Wijzigingen ADNR 2005 (slot)

door Peter van Driel

**Dit laatste artikel in de serie ADNR-wijzigingen gaat over persoonlijke beschermingsmiddelen, niveaumetingen en werken in besloten ruimtes.**

In artikel 8.1.5 (beschermingsmiddelen) zijn een aantal teksten en definities gewijzigd of toegevoegd. Onder meer over adembescherming, veiligheidsbrillen, (hand) schoenen, en laarzen. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen moet de vervoerder zorgen voor voldoende en geschikte beschermingsmiddelen. Die staan in Tabel A (kolom 9), in Tabel C (kolom 18) en in 8.1.5.

*Beschermingsmiddelen:*

PP:	Voor ieder lid van de bemanning een veiligheidsbril, veiligheidshandschoenen, beschermende kleding en geschikte veiligheidsschoenen/ laarzen.
EP:	Een geschikt vluchtapparaat voor ieder persoon aan boord.
EX:	Een gasdetectiemeter plus gebruiksaanwijzing.
TOX:	Een giftigheidsmeter plus gebruiksaanwijzing.
A:	Een van de buitenlucht afhankelijk, geschikt adembeschermingsapparaat.

Genoemde middelen komen meestal overeen met de schriftelijke instructie voor de lading. Als in de instructie meer middelen worden genoemd moeten deze door de belader of vuller worden meegegeven. In art.1.4.3 staat dat de belader (c.q. vuller) moet controleren of alle extra materiaal en veiligheidsuitrusting is meegegeven. Om problemen te voorkomen is het verstandig dit te controleren.

## ■ Laad- en losslangen

Nieuw in art. 8.1.6.2 is dat slangen voor laden, lossen en afgifte van aandrijfstoffen en ladingrestanten moeten voldoen aan de Europese norm EN 12115:1999. Er is een overgangsregeling: laad- en losslangen die op 1 januari 2005 aan boord zijn mogen worden gebruikt tot

uiterlijk 1 januari 2010. Alle aanwezige slangen vallen tot januari 2010 onder de oude regeling en moeten dus tot die tijd één keer per jaar door daarvoor aangewezen personen gekeurd worden.

## ■ Niveaumeting en gsm

In deel 9 is de tekst van 9.3.X.21 dat niveaumeting moet worden afgelezen op de plaats waar de afsluiters worden bediend verduidelijkt. De verplichting een klok te gebruiken is vervallen. Digitale afleesapparatuur mag ook. Ook gebruik van computers voor het aflezen van gegevens of de aansturing van bedieningsmiddelen vanuit een controleruimte of het stuurhuis is in het nieuwe ADNR toegestaan. Voorwaarde is dat toezicht op de ladingzone vanuit de controleruimte gewaarborgd is. In de tekst (art. 9.3.X.52.3b) is de mobiele telefoon toegevoegd voor het contact met de wal.

## ■ Gasconcentratie

Als droge ladingsschepen gevaarlijke stoffen met de code VE uit kolom 10 van Tabel A laden, moet direct na de belading worden vastgesteld hoe hoog de concentratie is van eventueel uit de lading vrijkomende gassen. Na één uur moet dit nogmaals worden uitgevoerd. Vóór meting mogen de ruimten niet betreden worden! Wil men bepaalde ruimten of dubbele bodems toch betreden, dan moet eerst van buitenaf gasconcentratie en zuurstofgehalte worden gemeten. Daarbij moeten de voorgescreven persoonlijke beschermingsmiddelen worden gebruikt. Wanneer tijdens of na belading vermoed wordt dat (een deel van de) lading is beschadigd, zal eerst gemeten moeten worden. Betreden van de betreffende ruimten mag alleen als geen schadelijke stoffen meer worden gemeten en voldoende zuurstof aanwezig is. Anders mag betreden alleen met perslucht- of overdruk, samen met adequate beschermingsmiddelen, een veiligheidsslijn en toezicht van een tweede man met dezelfde uitrusting. Bovendien moeten

er voor noodgevallen twee extra personen op roepafstand zijn. (art. 7.1.3)

## ■ Meten voor betreden

Wanneer losgestorte goederen met de code IN in kolom 11 van Tabel A worden geladen, moet de afzender na belading eerst de gasconcentratie meten in woningen, machinekamers en aangrenzende ruimten. Betreden en/of lossen mag pas als de gasconcentratie beneden de 50% van de onderste explosiegrens ligt. Vóór het betreden of lossen moet de ontvanger opnieuw meten. Tijdens de reis moet éénmaal per acht uur met een giftigheidsmeter worden gemeten. De resultaten moeten worden genoteerd in het beproevingsboek. Tanks mogen alleen betreden worden voor het uitvoeren van controles en schoonmaakwerkzaamheden. Ook dan moet eerst met de juiste apparatuur gasconcentratie en zuurstofgehalte gemeten worden. Vanzelfsprekend moet de persoon die de metingen uitvoert, uitgerust zijn met de voorgescreven beschermingsmiddelen. Alle meetresultaten moeten worden genoteerd in het beproevingsboek. Ook hier geldt dat de tanks bij te hoge concentratie schadelijke stoffen of onvoldoende zuurstof alleen betreden mogen worden met perslucht- of overdruk, beschermingsmiddelen, veiligheidsslijn en toezicht van een tweede man met dezelfde uitrusting. Ook dan moeten twee extra personen op roepafstand zijn voor eventuele noodgevallen. Wanneer een bergingsapparaat klaar staat voldoet één extra man (art 7.2.3). Ook bij het betreden van onderdeks gelegen dienstruimten moet veiligheidsuitrusting conform Tabel A worden gebruikt.

## Wortmann bij NVB

Europarlementariër Corien Wortmann is de nieuwe voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens. De NVB benadrukt als lobby-organisatie het economisch belang van binnenvaart en vaarwegen.

# Arbeidsovereenkomst (16)

## Ontslag op staande voet (1)

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



Bij gewone opzegging van de arbeidsovereenkomst hebben beide partijen rekening te

houden met de opzegtermijn. De werkgever heeft bovendien de verplichting eerst een ontslagvergunning aan te vragen. Zeker in dat laatste geval kan tussen het besluit op te zeggen en het moment dat de arbeidsovereenkomst daadwerkelijk eindigt, gemakkelijk een paar maanden verstrijken. Soms is daar geen tijd voor omdat de omstandigheden onmiddellijke beëindiging van de arbeidsovereenkomst noodzakelijk maken. Voor die situaties kent de wet de zogenaamde 'onverwijld opzegging om dringende reden', beter bekend als ontslag op staande voet.

Ontslag op staande voet is slechts toegestaan indien aan een aantal stringente voorwaarden is voldaan. Er moet sprake zijn van een dringende reden, het ontslag moet onverwijld na het bekend worden van die reden plaatsvinden en daarbij moet de reden ook worden meegedeeld. Tussen het moment dat de reden voor het ontslag op staande voet aan de werknemer bekend is geworden en het werkelijke ontslag mag niet teveel tijd zitten. Onmiddellijk is echter ook weer niet nodig. De werkgever mag voor de beslissing best even de tijd nemen, bijvoorbeeld om overleg te plegen en de voors en tegens af te wegen. Maar het mag allemaal niet zó lang gaan duren dat de betrokken werknemer kan denken dat het wel met een sisser afloopt. Een tijdsaanduiding geven is moeilijk, maar onder normale omstandigheden kan een halve werkdag als richtlijn gelden. Langer kan, maar dan niet zonder goede reden. Langer dan één of twee dagen is meestal te lang. De kans op vernietiging van het ontslag achteraf, omdat het niet onverwijld is gegeven, is dan gevaarlijk groot.

Een probaat middel om zonodig wat extra tijd te winnen voor de ontslagbe-

slissing is schorsen of op non-actief stellen. Een geschorste werknemer kan achteraf immers niet zo gemakkelijk beweren dat hij dacht dat het allemaal wel meeviel. Voordeel is dat een beslissing om te schorsen altijd weer eenvoudig ongedaan gemaakt kan worden, door de betrokkene gewoon weer aan het werk te zetten. Schorsing betekent niet meer of minder dan een tijdelijk verbod op het uitvoeren van de overeengekomen werkzaamheden, terwijl de arbeidsovereenkomst - en dus ook de loonbetalingsverplichting - gewoon door loopt.

### ■ Dringende reden

Een ontslag op staande voet is alleen mogelijk indien de werknemer daarvoor een dringende reden heeft gegeven. Dringende redenen zijn volgens de wet daden, eigenschappen of gedragingen van de werknemer op grond waarvan van de werkgever redelijkerwijs niet kan worden gevergd de arbeidsovereenkomst te laten voortduren. Een tamelijk rekbaar definitie, die gelukkig in de rechtspraak nader is ingevuld. Ook de wet geeft een aantal voorbeelden. Met name diefstal, herhaalde dronkenschap, het in gevaar brengen van andere werknemers, het schenden van de geheimhoudingsplicht en werkweigering zijn voorkomende redenen voor ontslag op staande voet. Een werkgever moet, voordat hij besluit tot ontslag op staande voet, goed overwegen of van een voldoende dringende reden sprake is en of hij dat ook kan aantonen. Hij moet beseffen dat de werknemer het ontslag in een procedure kan aanvechten, zodat zijn beslissing achteraf door de kantonrechter kan worden getoetst. Bij twijfel is het veiliger voor een andere oplossing te kiezen, bijvoorbeeld voor ontbinding van de arbeidsovereenkomst door de kantonrechter.

(In de volgende aflevering wordt ontslag op staande voet vervolgd).

## Wachtalarm?!

(reactie op 'Kookwekker' in de stuurhut. Magazine oktober)

Ik heb het ms Brigitte gehad, een koppelverband en zoals bij velen bekend zal zijn is dat schip door een technisch faillissement openbaar verkocht. Waar het nu om gaat is dat ik toentertijd een wachtalarm heb laten plaatsen omdat ik uit ervaring wist dat personeel wel eens naar buiten ging om te 'waken' of te roken. Er werd ook tv gekeken, wat soms tot afleiding en concentratieverlies kan leiden. Immers, als je continu vaart kan het wel eens tot dommelen komen. Als je naar Amerika vliegt is een jetlag heel normaal, dus waarom zou dat bij 's nachts varen niet zo zijn? Ik heb echter ook meegemaakt dat stiekem de stekker uit het wachtalarm werd getrokken. Door dergelijk stom gedrag lag uiteindelijk onze stuurhut eraf bij de Kreekraksluizen.

Ik vind dat er in de binnenvaart veel te laks wordt omgegaan met rust- en werktijden. Een mens is geen machine en er zitten echt maar 24 uren in een dag. U zult dan ook begrijpen dat ik voorstander ben van een wachtalarm. Eén flinke schade en datgene waar je jaren hard voor gewerkt hebt is weg en dan zijn de rapen pas echt gaar, dat hebben wij ervaren.

Gerrie van Neijenhoff

**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.**

## Taken KOFS naar Binnenvaarhuis

De minister heeft besloten de taken van het KOFS, dus de uitgifte van vaardocumenten als vaarbewijs en Rijnpatent en het examenbureau naar het Binnenvaarhuis aan het Vasteland in Rotterdam te verhuizen. De loketfunctie van het KOFS wordt ondergebracht bij het SAB. Dat zal naar verwachting medio 2005 gerealiseerd zijn.

# Spiegelbeeld

(Zoek de elf verschillen)

## TopTip

**SCHEEPVAART CV's** - Scheepvaart-CV's lijken veelbelovend. Zeker als je toch al iets met 'varen' hebt lijken de beloftes in brieven en advertenties over 'een rendement van zestien procent winst' zeer aantrekkelijk. Het geld lijkt op straat te liggen en een aanzienlijk belastingvoordeel lacht u toe wanneer u in een hoog belastingtarief valt.

Maar pas op! De vandaag door reders bestelde schepen worden vaak pas over twee of drie jaar in exploitatie genomen. Economische verhoudingen kunnen snel wisselen en u investeert wel in risicodragend kapitaal! Wanneer u uw oudedagsvoorziening af laat hangen van de voorspelde rendementen is de basis wel erg smal. Velen hebben inmiddels ook negatieve ervaringen. Ze vertrouwden de bank die hen adviseerde en waren trots op 'hun' schip. De brochure meldde een toenemende vraag naar dit soort schepen, een duidelijke marktbehoefte en prima marktomstandigheden, naast een verwachte gezonde exploitatie en een uiteindelijk puike verkoopprijs. Helaas, de tweedehandsmarkt voor dit type schip kwam onder druk doordat een goede herfinanciering ontbrak en het rendement pakte negatief uit. Het is dus raadzaam goed te kijken bij welke CV u instapt. Resultaten behaald in het verleden...

## Zoon voor Angelique

Angelique Hubens van onderzoeksbureau AHA DATA die onder andere onderzoek naar de toekomst van het gezinsbedrijf heeft gedaan, heeft 13 november een zoon gekregen. Hij heet Jasper. Wij wensen Angelique, Jeroen en Milenka veel geluk met hun zoon en broertje!



Het team van Kantoor Binnenvaart wenst u prettige kerstdagen en een gezond en voorspoedig 2005!  
Vlnr: Gerard Kester, Margit van den Berg, Jan Veldman, Henk van der Velde, Elly van Deutekom, Peter van Driel, Cees Pols (foto Lilian van Hiele)

## Info Kantoor Binnenvaart

**Kantoor Binnenvaart**  
tel.: 010 206 06 00  
fax: 010 414 75 84  
[www.kantoorbinnenvaart.org](http://www.kantoorbinnenvaart.org)  
e-mail: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)

**CBOB**  
tel.: 010 206 06 02  
fax: 010 213 41 71  
e-mail: [binnenvaart@cboob.nl](mailto:binnenvaart@cboob.nl)

**ONS**  
tel.: 010 206 06 01  
fax: 010 414 75 84  
e-mail: [ons@kantoorbinnenvaart.org](mailto:ons@kantoorbinnenvaart.org)

**RKSB St.-Nicolaas**  
tel.: 010 206 06 00  
fax: 010 414 75 84  
e-mail: [rksb@kantoorbinnenvaart.org](mailto:rksb@kantoorbinnenvaart.org)

**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 Verbergh  
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  
e-mail: [hnr.helix.bve@edpnet.be](mailto:hnr.helix.bve@edpnet.be)

Kantoor Binnenvaart

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

# Jonge, hoger opgeleide starter kiest voor dagvaart met personeel

## Cijfers onderzoek gezinsvaart (slot)

door Lilian van Hiele

**Het onderzoek naar de toekomst van het gezinsbedrijf leverde interessant cijfermateriaal op. Bijvoorbeeld over starten en stoppen met varen.**

Het aantal gezinsbedrijven bleef de afgelopen jaren redelijk gelijk. In 2002 waren er 4038 gezinsbedrijven. In de droge ladingvaart (3418 bedrijven) werden dat jaar 108 bedrijven gestart en 124 beëindigd, een krimp van één procent. De tankvaart (24 nieuwe, zes beëindigd), groeide negen procent en de sleep- en duwvaart, 21 nieuwe, vijftien beëindigd, één procent.

Bijna de helft van de starters heeft een bemanningsgrootte van drie tot vijf personen (bij niet starters 35%). Ook het aandeel man-vrouwbedrijven (40%) ligt lager dan bij niet starters (51%). Een derde (35%) heeft vreemd personeel (tegenover 22% bij bestaande bedrijven) en starters werken vaker met familieleden (71%) dan niet starters (52%). Toch is het aandeel starters in de dagvaart (70%) groter dan bij de bestaande bedrijven (52%). Vooral doordat de vrouw vaak nog geen/onvoldoende papieren heeft. Het aandeel continuvaart is bij starters (12%) hoger dan bij bestaande bedrijven (9%). Het aandeel systeemvaart komt overeen. Dat geldt ook voor zon-dagrust.

De gemiddelde starter is dertig jaar (voor alle Nederlandse bedrijven 36 jaar). Het aandeel jonge binnenvaartstarters (20-29 jaar) is met 67 procent groot. Ruim zeventig procent van de mannelijke starters is van schippersafkomst. Bij de vrouwen komt meer dan de helft (61 %) van de wal (tegenover 43% in bestaande bedrijven). Het opleidingsniveau van starters is hoger. Meer dan de helft heeft middelbaar (beroeps)onderwijs en dertien procent hoger onderwijs gevolgd. Bijna de helft van de starters zijn echtparen zonder kinderen. Een derde gezinnen met één of meer kinderen jonger dan 7 jaar.

Bij een derde gaat het om 'ambitieuze jongeren' die direct al streven naar uitbreiding of nieuwbouw. Een vijfde deel zijn 'ambitieuze families', ouders die samen met zoon en schoondochter een bedrijf starten. Nog eens een vijfde zijn 'behoudende jongeren'. Ze zijn tevreden met hun schip en willen ook af en toe eens stil kunnen liggen. Een klein deel van de starters (15%) zijn mensen boven de veertig die weer gaan varen nu de kinderen ouder zijn. De kleinste groep starters zijn jonge mannen die alleen of met personeel een bedrijf stichten terwijl hun vrouw aan de wal woont en werkt.

Een vijfde deel van alle gezinsbedrijven gaf aan het bedrijf te willen **beëindigen**. De helft daarvan zijn zestig- en vijftigplussers die met pensioen willen. De helft van die zestigplussers en nagenoeg alle vijftigplussers die willen stoppen zeggen daarvoor geen mogelijkheid te zien. Driekwart daarvan vaart dus noodgedwongen door. Dat zijn met name man-vrouwbedrijven in de droge, internationale vaart met een klein schip en een wat lagere bruto jaaromzet. Een kwart van de mensen die willen stoppen wil de 24-uursecconomie niet meer combineren met het gezinsleven. Een

tiende wil stoppen om de kinderen zelf op te voeden. Een klein deel (6%) noemt stoppen financieel noodzakelijk. De verdiensten zijn zodanig dat aan boord niet het gewenste leven kan worden geleid. Vijf procent wil stoppen vanwege aantrekkelijke mogelijkheden aan de wal, vier procent omdat werken met personeel problemen oplevert.

### ■ Aan de wal

De helft van de mannen en een derde van de vrouwen die vóór hun pensioenering gestopt zijn, hebben aan de wal een baan die verband houdt met de binnenvaart. Bijna de helft van de mannen (45%) start een eigen bedrijf, waarvan acht procent als aflosser. Ruim veertig procent gaat in loondienst omdat dat minder verantwoordelijkheidsvergt en meer rust geeft. Bijna de helft van de vrouwen gaat niet werken. Voornamelijk omdat bewust is gekozen thuis te zijn voor de kinderen. Zowel mannen als vrouwen zeggen dat de eerste periode aan de wal erg wennen is en het tijd kost een nieuw bestaan op te bouwen. Uiteindelijk bevalt dat vrouwen beter dan mannen.

(foto Bureau Voorlichting Binnenvaart)



# De onverwachte gevolgen van een scheiding in de binnenvaart

'Boekwinst nu al verrekenen'

door Wim Onderdelinden, directeur Abri



**Kees\* had al een aantal keren tegen Sonja\* gezegd: "Als jij de**

**scheiding door wil zetten moeten we maar naar de boekhouder om de gevolgen op een rij te zetten". Van Kees hoefde het niet, al dat gezeur en die rompslomp. Zo slecht ging het toch allemaal niet. Maar Sonja wilde doorzetten. Er was teveel gebeurd. De kinderen waren nu ook oud genoeg om het te kunnen begrijpen en verwerken. De overige mijmeringen en overwegingen laat ik maar achterwege om te komen tot een aantal zakelijke aspecten. Scheiden is altijd vervelend, maar in de binnenvaart kan dat ook zakelijk grote gevolgen hebben.**

Voor een advocaat de echtscheiding aan gaat vragen bij de rechtbank maakt hij een concept echtscheidingsconvenant op. In dit geval is de taxatie van het schip het belangrijkste. Omdat de waarde van het schip bijna van elastiek is, wordt hier door Kees flink over gesteggeld. Eén van de brandende vragen is: wat krijg ik voor het schip als ik het vandaag te koop zet? De familie

van Sonja is er zich inmiddels ook flink mee gaan bemoeien. Sonja heeft ook rechten. Die hoeven niet onder te sneeuwen. Maar Kees ziet de continuïteit van de onderneming in gevaar komen. Het bedrag wat Sonja krijgt, zal hij bij zijn bank moeten lenen. Daarnaast zal hij personeel aan moeten trekken om te voldoen aan de bemanningseisen. De hele exploitatie staat ineens in een heel ander daglicht.

Kees ziet één lichtpuntje: het huis waar hij zoveel aan vertimmerd heeft, heeft een grote overwaarde. Sonja, die graag in het huis wil, zal haar aandeel in de gehele boedel dus ook verrekenend kunnen krijgen via het huis. Maar dan is er nog een 'vuiltje'. Als Kees alleen eigenaar van het schip wordt, is hij ook verantwoordelijk voor de belasting over de (toekomstige) boekwinst. Sonja zal de belasting over haar aandeel in de boekwinst dus nu moeten verrekenen met haar totale aandeel in de bezittingen en schulden. Sonja (en haar familie) gaan met moeite akkoord.

## ■ Sneeuw voor de zon

Halverwege het proces lopen de emoties zo hoog op dat één advocaat niet langer

werkbaar is. Sonja vindt dat Kees de zaak traineert en zeer traag en negatief reageert op alle voorstellen en ze besluit een eigen advocaat te nemen. Ook de polissen die op beider naam staan moeten worden ontvlochten. Afkopen is altijd erg duur maar op één naam zetten blijkt nogal ingewikkeld. Het continueren van de ooit gekozen spaarverzekering komt sowieso lastig uit, want Kees zal iedere euro nodig hebben om zijn binnenvaartonderneming überhaupt te kunnen continueren. De zo gekoesterde oudedagsvoorziening, die nog maar een jaar geleden was opgestart, kon wel eens als sneeuw voor de zon verdwijnen. Maar Kees had voor zijn gevoel de zoon sowieso al een tijd niet gezien... Ook de bank roerde zich en Sonja's uiteindelijke aandeel moest maar in jaarlijkse termijnen worden uitgekeerd.

Uit dit voorbeeld blijkt dat er, los van alle emoties, veel verandert bij een scheiding in een binnenvaartbedrijf. Of dat desondanks gecontinueerd kan worden hangt af van de aangepaste, al dan niet haalbare financieringsstructuur.

\* Gefingeerde namen

## Autokraan elk jaar controleren

**Iedere schipper moet voortaan jaarlijks controleren of er veilig kan worden gewerkt met de autokraan. Het gaat om een wijziging van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn als gevolg van aangescherpte overgangsmaatregelen.**

Bij de ingrijpende wijziging van het ROSR in januari 1995 werd een nieuw artikel gewijd aan kranen aan boord van schepen. Het betreffende artikel 11.12 gold alleen voor nieuwe schepen of bij vervanging en ombouw. Zoals wij eerder

meldden heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart alle overgangsvorschriften grondig onder de loep genomen en november 2003 tot een groot aantal wijzigingen besloten. Dat pakket is dit najaar ingevoerd en houdt vooral in dat nu voor vrijwel alle overgangsmaatregelen een einddatum is vastgesteld. Uiteraard houden we u daarvan (tijdig) op de hoogte. Voor autokranen geldt nu dat ze na de eerste verlenging van het certificaat na 2015 aan de nieuwbouweisen moeten voldoen. Die behelzen o.a. fabriekslabel, beveiliging,

certificaat van deskundige etc. Voor één onderdeelje is een uitzondering gemaakt, art. 11.12 lid 7. Dat geldt met onmiddellijke ingang. Dat luidt: *Kranen dienen regelmatig, echter ten minste eens in de twaalf maanden, door een deskundige te worden onderzocht. Hierbij dient door visuele controle en controle van het functioneren te worden vastgesteld dat de kraan veilig is.* Wie de deskundige is, is niet omschreven. In principe kan dat de schipper zelf zijn. De opdracht is dus de kraan eens per jaar te controleren en - dat is belangrijk - dit schriftelijk vast te leggen.

# Elektrische aandrijving integreren bij ontwerp

door Peter van Driel

**Dieselektrische voortstuwing is vooral bekend van goederenlocomotieven. In de binnenvaart wordt het weinig toegepast. De ene deskundige vindt het een fantastische toepassing met grote toekomst, de ander ziet alleen maar een -te- hoge investering die zich niet terugverdient. De impasse die hierdoor is ontstaan heeft verdere ontwikkeling danig in de weg gestaan.**

De keuze voor een elektrische voortstuwing hangt vooral af van het doel en de eisen die worden gesteld. Maritieme toepassingen zijn op dit moment vooral te vinden bij onderzoeksvaartuigen, veerboten, off shore-schepen, patrouillevaartuigen, tenders, kraanschepen, etc. De elektromotor kan van een wissel- of gelijkstroomtype zijn, de elektrische energie daarvoor wordt geleverd door een of meerdere dieselgeneratoren, die apart of samen energie kunnen leveren. De keuze wordt eenvoudiger naarmate naast de voortstuwing veel elektrische energie nodig is voor pompen en andere elektrische installaties aan boord. Als voordelen voor dit soort voortstuwing worden genoemd betrouwbaarheid, een lager onderhoudsniveau, geluids- en trillingsreductie en een grotere vrijheid van machinekamerindeling.

In de binnenvaart heeft de dieselmotorvoortstuwing nog steeds een onbetwist

prominente plaats en koppeling- en schroevenleveranciers hebben hun producten daar vanzelfsprekend op gebaseerd. Bovendien zijn de meeste elektrische installaties om elk risico uit te sluiten, zo robuust en uitgebreid uitgevoerd, dat de kostprijs een (te)hoge drempel vormt. Toch zien installatiebouwers, als het goed gebeurt, interessante mogelijkheden. Het is niet simpelweg het verwisselen van een dieselmotor met koppeling voor een dieselektrisch systeem. Alles moet vanuit de mogelijkheden van de elektrische aandrijving worden geïntegreerd en geoptimaliseerd: schroef, aandrijving en schip.

## ■ Actieve slipcompensatie

De parameters van de schroeven die daarbij horen komen voort uit de rekenprogramma's van de Wageningen B-schroef. Deze gegevensmatrix is door het MARIN opgesteld. Leveranciers hebben inmiddels hun schroevenstandaards afgestemd op aandrijving door een dieselmotor. Middels een aangepaste leidraad is het mogelijk met minder geïnstalleerd vermogen dezelfde snelheden te bereiken. Dat kan door onder andere gebruik te maken van actieve slipcompensatie. Naast een lagere investering betekent dat minder slijtage en een lager brandstofverbruik door een

beter rendement. Ook het onderhoudsinterval neemt af.

De scheepsbouw levert nu casco's aan de hand van bestaande tekeningen en een snijpakket van staalplaten, gebaseerd op de gebruikelijke voortstuwing. Het is begrijpelijk dat werven vanwege een zo laag mogelijke kostprijs zo universeel mogelijk willen bouwen. Maar aanpassing van het casco in combinatie met een dieselektrisch systeem kan een rendementsverhoging van wel 15 procent opleveren. Ondermeer door de vrijheid van plaatsing van de zware componenten; elektromotor en dieselgenerator. Daardoor krijgt het schip een gelijkmatiger trim. Uiteraard moet de leverancier dan al in de ontwerpfase bij het schip betrokken worden.

Elektrische voortstuwing kan interessant zijn en er zijn subsidiemogelijkheden (CO2-reductie) om de investeringsbeslissing te vergemakkelijken. Maar uiteindelijk is het gewoon een kwestie van rekenen. Wanneer u elektrische voortstuwing overweegt is het aan te raden eerst op een rij te zetten hoe vaak u sluizen passeert, hoeveel laad- en los-tijd, en/of hoeveel nevenbedrijf (andere elektrische gebruikers als pompen etc.) u heeft. Allemaal manieren om te bepalen of elektrische voortstuwing voor u interessant is. De uitkomst kan verrassend zijn.



## Kamp filmt Droop de Druide

Het Nationaal Kamp heeft in november de film Droop de Druide opgenomen als inleiding voor het 48-ste kamp dat van 6-11 juni in Hattem wordt gehouden.



Het verhaal speelt in een Keltisch dorp in de Romeinse tijd. Ondanks het slechte weer werden op diverse locaties sfeervolle beelden en actiescènes gefilmd. Naar verwachting telt het kamp volgend jaar (nog maar) ruim driehonderd deelnemers. Om het concept en de unieke sfeer niet verloren te laten gaan zijn het bestuur en de vele (uit de binnenvaart afkomstige) vrijwilligers naarstig op zoek naar nieuwe scholen die deel willen nemen aan de bijzondere, actieve kampweek.

(foto's St Nationaal Kamp)

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

# Samenwerken is samen profiteren

door Jan Krusinga, bestuurslid NPRC

**Samenwerkingsverbanden. Sommigen hebben alleen al moeite met het woord, anderen zweren erbij en vinden dat het de sector ten goede zou komen wanneer elke ondernemer zich zou aansluiten. Binnenvaartondernemers onderhandelen vaak per reis en dan blijft het moeilijk een goede prijs en goede condities te krijgen. Vooral op momenten dat de schipper voor de keus gezet wordt: voor de geboden lage prijs vervoeren óf geen lading.**

In de zestiende eeuw was er de Verenigde Oost-Indische Compagnie die tot het eind van de achttiende eeuw functioneerde. In de binnenvaart werden de eerste samenwerkingsverbanden rond 1920 opgericht, de jongste ontstonden bij de afbouw van de Evenredige Vrachtverdeling (EV). De eerste samenwerkingsverbanden zijn opgericht om een sterkere positie in de vrachtmarkt te bereiken. Een vuist maken in de toen nog liberale markt. Hetzelfde gold toen bekend werd dat de beurs ging verdwijnen: er werd gezocht naar een systeem dat vergelijkbare diensten kon verlenen. Hoewel een groot deel van de schippers dacht het zelf beter te kunnen, hebben velen zich toch, eerst al dan niet tijdelijk, bij een binnenlands of een Noordzuid samenwerkingsverband aangesloten. Meestal uit onzekerheid over het functioneren van de vrije markt. De verwachtingen en prognoses voor de vrachtprijzen door de sloopregelingen en de oud-voor-nieuwregeling waren, ondanks het afschaffen van de

EV positief. Toch bleek dat de vrachtprijzen over de hele linie daalden. Dit werd (deels) gecompenseerd door hogere omloopsnelheden. Sindsdien is door veranderingen in onder andere landbouw en veeteelt, het vervoer van agrarische producten afgenomen. Gelukkig werden andere vervoersstromen zoals de containervaart sterker en inmiddels worden ook nieuwe mogelijkheden als palletvervoer (Distrivaart) verder ontwikkeld.

## ■ Onderhandelingsmacht

Een samenwerkingsverband hanteert in slappe tijden een beurtlijst voor de aangesloten ondernemers. Zo weten ze in slappe tijden wanneer ze ongeveer aan de beurt zijn voor contractwerk. Op de vrije markt ondervindt deze schipper dus minder onderhandelingsdruk en hoeft niet elke lage prijs te accepteren. Toegegeven, samenwerkingsverbanden hebben niet altijd voldoende lading voor de aangesloten schepen. Maar er zijn ook momenten dat er meer lading is. In dat geval zoekt het samenwerkingsverband buiten het eigen ledenbestand scheepsruimte voor een marktconforme prijs. Is die prijs hoger dan de afgesloten contractprijs, dan is dat voor de kas van het samenwerkingsverband ongunstig. Maar omgekeerd gebeurt ook!

De kritiek op samenwerkingsverbanden is bekend: "wat schiet je er mee op wanneer die samenwerkingsverbanden elkaar onderbieden en lading afpakken". Dat soort kritiek gaat vaak ten onrechte een eigen leven leiden. Je kiest voor aansluiting bij een samenwerkingsverband om met elkaar werk voor de particuliere binnenvaart binnen te halen en betere tarieven en voorwaarden te bedingen. Verder kan aansluiting een hoop werk besparen. Samenwerkingsverbanden zijn opgericht door en in het belang van schippers, die vaak deel uitmaken van het bestuur. Ze kennen geen winstoogmerk en sluiten contracten voor partijen waar een enkele schipper niet aan te pas komt. Is het niet door de grootte, dan wel door de gevraagde vervoersgarantie.

## ■ Voordelen

In deze individualistisch ingestelde maatschappij is het verstandig de voordelen van een samenwerkingsverband serieus te overwegen:

- Directe afspraken tussen verlader en verband (= schipper) over alle condities.
- Samen grote contracten afsluiten om tegen een redelijke prijs te varen.
- Ladingpakketten met goede prijscondities voor de aangeslotenen.
- Langetermijnperspectieven, die belangrijk zijn voor de bedrijfscontinuïteit.
- Een samenwerkingsverband geeft bestendige exploitatiemogelijkheden.
- Je kunt verladers vervoersgarantie bieden.

Er moet natuurlijk voor gewerkt worden, maar door samen te werken staat de schipper sterker: samenwerken is ook samen profiteren! Als meer ondernemers zich aan zouden sluiten bij een samenwerkingsverband zullen de grote vrachtprijsverschillen wegvallen, wat resulteert in een gelijkmatiger en beter te voorspellen omzet. Ook reisvoorwaarden, zoals laad- en lostijden, olieclausules, laagwaterclausules en dergelijke, kunnen door samenwerkingsverbanden beter uitonderhandeld worden, dan wanneer men daar alleen voor staat. Dat je mogelijk niet meer van alle vrachtprijspieken kunt profiteren is misschien jammer, maar continuïteit en voorspelbaarheid zijn ook heel wat waard.

## Zeemansleven in Maritiem Museum

De tentoonstelling Zeemansleven (tot 22 mei 2005 in het Maritiem Museum in Rotterdam) laat 'landrotten' zien hoe het is aan boord van een schip te werken en te wonen. De tentoonstelling benadrukt vijf aspecten: arbeid, geld, vrouwen, eenzaamheid en avontuur, gezien over de periode 1850 tot nu. Het museum is dinsdag t/m zaterdag geopend van 10-17 uur, op zon- en feestdagen van 11-17 uur. Meer info op [www.maritiemmuseum.nl](http://www.maritiemmuseum.nl)

### Samenwerkingsverbanden in de droge ladingvaart:

<b>AIMK</b>	Hoorn (0229-540044)
<b>CBV</b>	Rotterdam (010-4132308)
<b>ELV</b>	Rotterdam (010-2053070)
<b>IMT</b>	Rotterdam (010-4134755)
<b>NIMV</b>	Groningen (050-3121843)
<b>NPRC</b>	Rotterdam (010-4021600)
<b>PTC</b>	Rotterdam (010-4053075)
<b>Sabon Logistics</b>	Rhoon (010-5030030)
<b>TAS</b>	Rotterdam 010-4021632)

# Verslag van het congres P

**Het ministerie van V&W heeft het Nederlandse EU-voorzitterschap aangegrepen de binnenvaart in de Europese schijnwerpers te zetten. Een kort verslag van het congres dat in november werd gehouden om de Europese transportneuzen richting binnenvaart te wijzen.**

Het congres begon woensdagavond met een receptie waar congresgangers elkaar informeel konden leren kennen. Uit de aanwezigheid van diverse zware delegaties bleek wel dat er grote waarde aan het congres werd toegekend. Donderdag begon met een flitsende beeldpresentatie over de binnenvaart, gevolgd door een inleiding door minister Karla Peijs. Zij prees de mogelijkheden van de binnenvaart de hemel in en gaf aan dat het spoor en de weg vol zijn. Haar argumenten: binnenvaart is efficiënt, betrouwbaar, goedkoop en veilig. Per jaar vallen er twintig gewonden en twee doden wat gezien het aandeel in het totale vervoer, veertig procent binnenlands en zestig procent van het grensoverschrijdende vervoer opvallend weinig is. Ze noemde de binnenvaart milieuvriendelijk omdat die relatief lage maatschappelijke kosten veroorzaakt. Bij toerekening hiervan komt 91 procent ten laste van het wegvervoer, zes ten laste van het luchttransport, twee van het spoor en slechts 0,5 procent ten laste van de binnenvaart. Peijs riep alle Europese landen op hun

vaarwegen beter te beheren en te onderhouden.

Ralf Nagel, staatssecretaris van Verkeer, Bau und Wohnungswesen gaf aan dat 15 procent van de Duitse werknemers (4 miljoen mensen) werkzaam zijn in het transport. Hij merkte op dat er nog maar weinig Duitse schippers zijn, een groep die bovendien ernstig vergriest, maar dat de toegevoegde van de sector behoorlijk is. De verwachting is dat het goederenvervoer in Duitsland de komende jaren 64 procent groeit (600 Mrd. ton/ km.) Het aandeel van de binnenvaart zal 27 procent stijgen tot 300 miljoen ton per jaar. De Bondsregering neemt de volgende maatregelen:

- optimalisering van de vaarwegen door toereikende aansluitingen;
- toepassen van nieuwe logistieke concepten;
- sterkere integratie van binnenvaart in logistieke transportketens;
- gunstige voorwaarden scheppen voor modal shift naar spoor en water.

Duitsland beschikt in Europa over het langste vaarwegnet (7500 km) en het grootste aantal binnenhavens. Vijftig procent van alle goederen in Europa gaat door Duitsland en 400.000 arbeidsplaatsen zijn direct gerelateerd aan de binnenvaart. Er is 360 miljoen geïnvesteerd in 51 overslagcentra.

## ■ Oog voor kleine ondernemers

Onder leiding van Karel van Miert (voormalig commissaris Transport en Mededinging) werd gediscussieerd over het belang van informatietechnologie in de binnenvaart. Hierbij werd een presentatie van RIS gegeven, waarbij voor het gemak de omstrede positiebepaling werd meegenomen. Ook kwam in een filmpje de securityman van ECT aan het woord die vertelde dat hij zijn terminals helemaal veilig had op de binnenvaartkant na: er kwamen wel eens schepen op de terminals die vooraf niet hadden gemeld wie er allemaal aan boord waren! Levensgevaarlijk! Gelukkig wist een van de panelleden, Karin de Schepper van voorlichtingsbureau Inland Navigation, dit nog te relativiseren en onze kant op te sturen. De conclusie van deze sessie was heel belangrijk,

*Binnen- en buitenlandse congresdeelnemers hadden veel belangstelling voor de schepen. (foto's Lilian van Hiele)*



# Power of Inland Navigation

vooral voor de particuliere binnenvaart :

- Bij de ontwikkeling van EU-regelgeving moet rekening gehouden worden met specifieke kenmerken van de binnenvaart, dus ook dat deze sector deels uit kleine ondernemingen bestaat en veel varende huishoudens kent.
- Bij de ontwikkeling en uiteindelijke vaststelling van de nieuwe Europese richtlijn inzake beveiliging (security) van de intermodale vervoersketen hebben Commissie, Europees parlement en lidstaten de gezamenlijke verantwoordelijkheid noodzakelijke securitymaatregelen zo vorm te geven dat een internationaal level playing field gewaarborgd is en rekening gehouden wordt met de specifieke kenmerken van de binnenvaart.

## ■ Flink 'genetwerkt'

's Middags was er een werkbezoek aan Rotterdam waar het BVB de deelnemers, die aan boord van de Jules Verne zaten, versteld deden staan van een vloot-schouw. Kees de Vries (BVB) vertelde over de schepen (van spits tot 135 meter-schip) en na afloop waren alle schepen te bezichtigen. Daar werd druk gebruik van gemaakt. 's Avonds was er een diner in het Kurhaus waar flink werd 'genetwerkt'.

Vrijdag waren er workshops, met als thema's: "Dialogo tussen markt en overheid", "Logistieke vernieuwing en innovaties in de binnenvaart" en "Infrastructuur en milieu". In de eerste sessie trok vervoerseconoom prof. Simons fel van leer tegen de zgn. Publiek Private Participatie. Het verleden heeft aangetoond dat gedeeltelijke financiering door private geldschietters faalt. Opmerkelijk was ook de discussie over het wel of niet invoeren van vaarbelasting. Zelfs vertegenwoordigers van lokale en landelijke overheden waren hier overwegend tegen. De aanwezige staatssecretaris Hennerkens van Verkeer in Nordrhein Westfalen gaf aan dat zijn ministerie niet gelukkig is met de Kanalabgaben, maar dat dit

een zaak is van de Bundesregierung. Vertegenwoordigers van het bedrijfsleven vroegen snel duidelijkheid over de vaarbelasting en gaven aan dat de binnenvaart allang en ook veel betaalt voor de infrastructuur in de vorm van havengelden, scheepvaartrechten, Kanalabgaben, Neckarabgaben, Moselabgaben, Mainabgaben, Droits de Navigation, enz. Daar hadden sommige congresdeelnemers nooit bij stilgestaan!

## ■ Kritiek op 'Groenen'

Tijdens de plenaire sessie onder leiding van Annemarie Jorritsma, voorzitter van Inland Navigation Europe (INE), ontstond een levendige discussie over de rol

van de "Groenen" bij het tegenhouden van de uitbouw van de Donau en de Elbe. Twee vertegenwoordigers van de Oostenrijkse Groenen kregen de wind flink van voren!

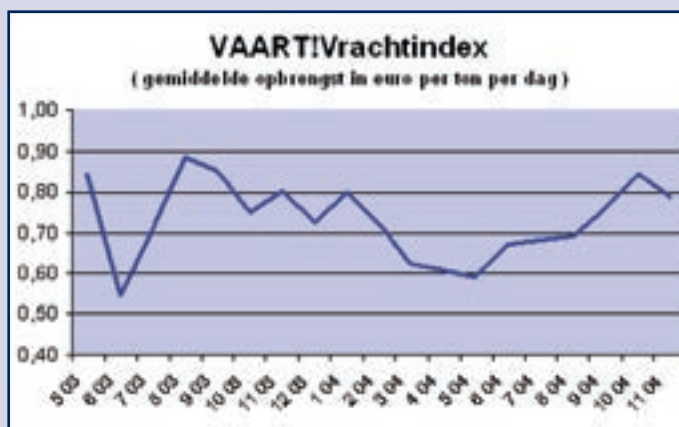
Opvallend was ook de stemming over één voertaal op de waterwegen. Engels kreeg de voorkeur, zelfs toen alleen de schippers werd verzocht te stemmen. Op dit moment is Duits de voertaal op de West-Europese waterwegen.

Het congres was alleszins de moeite waard en het ministerie heeft overtuigend geprobeerd de binnenvaart te promoten!

*(Wie de officiële conclusies en aanbevelingen van het congres (zeven A4-tjes) wil lezen kan die opvragen bij Kantoor Binnenvaart)*

## Dagopbrengst volgt omslag gasolieprijs

De knik in de maandenlang stijgende lijn valt in november gelijk met de index voor gemiddeld betaalde gasolieprijzen én die van de bruto tonopbrengst per dag. Gerekend over de duur van de reis (leeg tot leeg) kwam de gemiddelde dagopbrengst 5,5 eurocent lager uit op 78,9 cent per ton laadvermogen per dag. De gasolieprijs zakte met 15,90 euro naar 311,80 euro



Het statistisch verband lijkt duidelijk: een lagere kostendoorberekening geeft een lagere bruto-opbrengst. De VAART!Vrachtindex laat in november niettemin een lichte plus zien. De (voorlopige) vrachtprijsindex stijgt tot halverwege de

maand met 1 punt naar 91,3 (100 = 1,46 eurocent per tonkm). Vorig jaar november was dat door laag water 26,2 punten hoger (117,6). De index droge lading stijgt met 2,3 punten naar 92,5, de tankvaartindex verliest 17,2 punten en komt op 100,9. VAART!Vrachtindicator geeft op basis van door collega's gemelde reisgegevens een indicatie van diverse markten, inclusief voorwaarden en toeslagen. Deelnemers krijgen drie keer per dag per e-mail een geanonimiseerd 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 november werden bijna 400 reizen gemeld door 174 varende deelnemers. Meer info op [www.vaart.nl](http://www.vaart.nl)

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

# Wat kun je doen bij een 'gijzeling'

Overeengekomen om bij de Igma in Amsterdam een partij veevoer te laden onder de volgende condities: onder de luiken vol met een maximum van 500 ton tegen een blokvracht. De man die op weegtoren de laadinstallatie bedient gezegd dat er geen deklast werd gezet en dat er bij 490 ton gestopt moest worden om te kijken of alles meeging. Dit gebeurde en omdat er nog genoeg ruimte was werd de laatste 10 ton besteld. Toen ging echter alles fout. De stortpijp werd in het midden van de nog beschikbare ruimte gezet, de bedieningspost op de weegtoren werd verlaten en binnen enkele minuten had ik een totaal in van 512 ton én een hoop schepwerk. Toen heb ik twee vragen gesteld: wie komt er scheppen en wie haalt die 12 ton eruit? Hierop kreeg ik drie antwoorden: "Niemand; wij niet en je krijgt nog meer want de installatie moet leeg...". Vervolgens heb ik meerdere keren geëist dat we losgegooid zouden worden en gezegd dat ik geen lading meer wilde hebben; hoongelach was het enige resultaat. Nu heb ik een paar vragen: wat kan men

hier tegen doen, is het mogelijk in zo'n geval aangifte wegens gijzeling te doen en waar kan dat? Misschien wilt u de leidinggevenden bij de Igma vertellen dat zo iets toch eigenlijk niet kan.

Met vriendelijke groet, fam. Maatjes, ms Unica

## Reactie Kantoor Binnenvaart:

We hebben contact opgenomen met de IGMA en werden het er snel over eens dat de schipper uiteraard bepaalt hoe en hoeveel hij laadt. De schipper doet dat natuurlijk volgens het charter, waarin staat waar hij zich toe verplicht heeft. De belader kan zijn probleem niet afwentelen op de schipper en IGMA zal dat intern ook nog eens aan de laadploegen doorgeven. Als er teveel ingeladen wordt, is het noodzakelijk contact op te nemen met de bevrachter. Enerzijds om veilig te stellen of de extra hoeveelheid wel mee mag,

anderzijds om af te spreken dat de extra tonnage niet voor niets vervoerd wordt. Laat beide afspraken schriftelijk bevestigen, of bevestig zelf de afspraken schriftelijk voor vertrek. Kantoor Binnenvaart kan u daarbij behulpzaam zijn. Het vasthouden van een schip is in deze situatie in strijd met de wet. Als dat gebeurt is het verstandig de waterpolitie in Driebergen te bellen (tel.: 0343-535353). Die zijn dag en nacht bereikbaar. Zij zullen zich niet met uw zakelijke conflict bemoeien, maar als dat wederrechtelijk is, wel het 'vasthouden' beëindigen.

**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.**

## Opleidingskoppverband IJmuiden en Harlingen

**Het bestuur van de Noordzee Onderwijs Groep (Maritieme Academie Harlingen/ Maritiem College Velsen) laat een nieuw binnenvaartinstructievaartuig bouwen. De casco's van het motorduwship (56x8) en de tankduwbak (30 meter) worden in het buitenland gebouwd, maar het koppverband (met alle moderne nautische apparatuur en hefbaar stuurhut) wordt in Nederland afgebouwd.**

De tankbak krijgt een zelfstandige motorkamer zodat daar in havens losgekoppeld mee geoefend kan worden. In het 'laadruim' van het motorschip komen tien tweepersoons hutten voor leerlingen, één voor gasten en drie bemanningshutten.

Op dit moment volgen in IJmuiden 116 jongeren een vmbo-opleiding matroos Rijn- en binnenvaart, in Harlingen 193. Tijdens de vierjarige opleiding brengen leerlingen in totaal zestien weken aan

boord van een instructievaartuig door. Vier weken in de onderbouw en twaalf weken in de bovenbouw. Ook MBO-leerlingen (BBL 2) matroos worden de eerste twee weken van hun opleiding wegwijs gemaakt op een instructieschip. Daarna gaan ze de echte praktijk in. Gemiddeld zal steeds met zestien leerlingen worden gezet. De Noordzee Onderwijs Groep wil in de toekomst ook een droge lading duwbak laten bouwen, maar blijft vanwege de financiën vooralsnog gebruik maken van de huidige praktijkschepen Emeli en Wai Kiki. Het opleidingskoppverband kost bijna vier miljoen euro. Dat wordt betaald uit de huidige en toekomstige reguliere vergoeding van het ministerie van Onderwijs voor praktijkonderwijs en moet dus deels voorgefinancierd worden.

## Klachten Westerschelde

De waterpolitie gaat extra aandacht besteden aan klachten over hinderlijke waterbeweging op de Westerschelde. Wie klachten heeft wordt verzocht die te melden bij de verkeerscentrales die de aangiftes doorsturen naar de centrale post van de KLPD. Daar wordt bepaald of er nader onderzoek wordt ingesteld en proces verbaal wordt opgemaakt. Alle klachten zullen in ieder geval worden gebruikt om te kijken of er extra maatregelen nodig zijn.



# Stichting Het Zorgschip

door Leny van Toorenborg-Van IJzerlooy

**Oud worden willen we allemaal en liefst in goede lichamelijke en geestelijke conditie. Je hoort bij een bezoek aan een bejaarde tante of misschien vader en/of moeder ook vaak: 'als ik geestelijk maar goed blijf'. Een kwart miljoen Nederlanders lijdt aan dementie, vaak is dit Alzheimer en tot 2010 zal dit aantal naar verwachting twintig procent toenemen.**

Daarom heb ik volmondig 'ja' gezegd op een verzoek van de Stichting Alzheimer Nederland zitting te nemen in het bestuur van de Stichting 'Het Zorgschip'. Ik vind dat iedere burger een soort morele verplichting heeft iets op vrijwillige basis te doen, dus als schippersdochter en vanuit mijn werk bij Koninklijke Schuttevaer, wil ik graag mijn steentje bijdragen. Het zorgschip is in 1997 bedacht door Klaas Berghuis, destijds werkzaam bij de afdeling IJssel/Vecht van de Stichting Alzheimer Nederland. Hij hoorde tijdens een bijeenkomst van LTO Nederland de positieve resultaten van zorgboerderijen waar dagopvang wordt geboden aan mensen die hun hele leven op een boerderij gewoond en gewerkt hebben. Berghuis bedacht dat het ook voor oud-schippers fantastisch zou zijn wanneer zij weer eens een dag in hun oude vertrouwde omgeving konden verkeren.

Sinds 19 april 2004 is de Stichting 'Het Zorgschip' een feit. Het Stichtingsbestuur bestaat uit zes personen

waaronder Rinus de Korte en Leny van Toorenborg. Er wordt nu met 14 vrijwilligers in werkgroepen gewerkt aan de voorbereidingen voor de realisatie van een proefproject. Er wordt gekeken naar de zorg, de financiën en juridische zaken en Rinus en ik nemen de werkgroep 'Varende zaken' voor onze rekening. Het ligt in de bedoeling het proefproject in de omgeving van Zwolle te laten plaatsvinden. Het zou mooi zijn als dat volgend jaar daadwerkelijk van start kan gaan.

## ■ Nog 60.000 euro

U zult zeggen, waar wacht je op. Het geld is het probleem. Voor het proefproject is 90.000 euro nodig, daarvan heeft de provincie Overijssel 30.000 euro toegezegd. Wij zijn dus nog naarstig op zoek naar de ontbrekende euro's. Als u een fonds weet dat kan bijspringen of zelf het project wilt ondersteunen of sponsoren neem dan contact met me op. De bestuursleden en werkgroepleden geloven in het project, dat, wanneer het slaagt, zeker navolging zal krijgen in Dordrecht, Rotterdam, Maasbracht en Amsterdam. Wij zijn bereid ons daar honderd procent voor in te zetten en het zou toch te gek zijn als we met elkaar niet in staat zijn de benodigde financiën bij elkaar te krijgen. Alzheimer is tenslotte een ziekte waar we in onze omgeving allemaal wel een keer mee te maken hebben of krijgen.

# Digitenne eind 2006 landelijk

**De beschikbaarheid van Digitenne wordt komende jaren gefaseerd uitgebreid. Landelijke dekking wordt naar verwachting eind 2006 gerealiseerd.**

Actuele informatie over het ontvangstgebied zijn te vinden op internet ([www.digitenne.nl](http://www.digitenne.nl)). Op dit moment meldt Digitenne (digitale televisiebeelden via de ether, een kleine antenne, een ontvanger en een smartcard) ontvangst in Hilversum, Amsterdam, Haarlem, Almere en Alphen a/d Rijn (sinds 2003), omgeving Nieuwegein, IJsselstein, Houten, Montfoort en Nieuwkoop (sinds februari 2004) en inmiddels ook rond Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Schiedam, Sliedrecht, Lekkerkerk, Gouda, Gorinchem, Oegstgeest en Amersfoort.

De single en twin tuner ontvangers (Samsung) die KPN heeft laten ontwikkelen, alsmede de huidige gecertificeerde digitale ontvangers die geschikt zijn voor Digitenne, kunnen gebruikt worden voor de ontvangst van KPN TV. Verder kunnen ook de tv's van KPN ontvangers (Samsung) worden gebruikt in combinatie met een Digitenne abonnement. Zij het dat deze ontvangers eerst door KPN moeten worden 'vrijgegeven'. De ingebouwde beveiliging (camlock) moet ongedaan gemaakt. KPN heeft die ontvanger zelf gekeurd en die is (nog) niet door Digitenne gecertificeerd.

# Extra geld Brabantse kanalen



Het ministerie van V&W trekt dertig miljoen euro extra uit voor de versnelde renovatie van drie sluisen in de Zuid-Willemsvaart. Dat geld komt boven op de zestig miljoen die de provincie en regionale overheden bij willen dragen. De extra bijdrage van V&W komt uit een meevaller van 117 miljoen bij de Betuweroute (foto Vincent van Hiele)

*Ik heb een schip van 110 meter. Kan ik op de Rijn in de A1 met een schipper, stuurman en deksman varen?*

Nee, dat mag niet. In de A1, oftewel de dagvaart van 14 uur, mag de matroos vervangen worden door een lichtmatroos indien het schip is uitgerust met een vanuit de stuurhut bedienbare kopschroef. In de bemanningstabel heet dit de S2-variant.

De lichtmatroos is uitdrukkelijk niet te verwarren met een deksman. De lichtmatroos volgt namelijk een erkende opleiding tot matroos en heeft daartoe een leerovereenkomst met een school.

...

*Laatst kreeg ik in de sluis op het kanaal de WSP aan boord. Zij hielden uitgebreid controle waardoor ik flink werd opgehouden. Mag dit zomaar?*

Navraag bij onze Duitse collega's leert dat dit inderdaad mag. Het verdient geen schoonheidsprijs en die collega-organisaties zouden het graag anders zien, maar het is niet anders.

...

*Ik heb in Antwerpen containers geladen en dat gebeurde deels 's nachts. Kan ik daarvoor ook nachtgeld vragen?*

Ja, als de voorwaarden van de Belgische wet van toepassing zijn maakt het niet uit of er containers of andere goederen geladen worden. De periode 22-6 uur telt dan mee in de laadtijd en er moet nachtwerkvergoeding betaald worden. De vergoeding bedraagt 18,59 euro per uur voor de schepen t/m 750 ton, 24,79 euro t/m 1660 ton en daarboven 30,99 euro. In alle gevallen is een minimum van drie uur verschuldigd.

...

*Bij het doornemen van mijn papieren kwam ik erachter dat mijn ADNR-patent is verlopen. Ik heb geen uitnodiging gehad voor de herhalingscursus. Hoe zit dat?*

In principe bent u zelf verantwoordelijk voor het bijhouden van de geldigheid van uw papieren. De herhalingscursus moet gevolgd zijn vóór de aflooptdatum van het ADNR-patent. Zo niet is het einde patent.



(foto Baukje Volker-Knol ms Emulator)

## Achter slot en grendel

*Wordt het niet een beetje te gek?*

Zomaar twee berichtjes die we van leden kregen:

*We moesten vanmiddag ploeg wisselen en hadden daar, omdat het wat het vaarschema betreft zo uit kwam, Grau Rheindorf voor uitgekozen. Bij de poort werd het personeel echter tegengehouden. Er mag daar niemand meer het terrein op of af. Zelfs na bemiddeling van de WSP lukte het niet het personeel van en aan boord te laten gaan. Als argument werd door de havenmeester opgegeven 'terrorismebestrijding en het voorkomen van schadevaren aan de kade'.*

...

*Ik moet in de Oosterhornhaven in Delfzijl bij de Akzo laden en ik lig aan de steiger aan de openbare weg. Wat schetst mijn verbazing: voor de steiger staat een hek dat op slot zit. Nu moet ik via de Havendienst de portier van AKZO vragen of zij het hek a.u.b willen opendoen!*

...

Het eerste bericht hebben we besproken tijdens het vooroverleg met de Nederlandse Rijnvaartcommissarissen. Zij hebben de kwestie van de beveiligingspraktijken inmiddels besproken tijdens de najaarszitting van de CCR in Straatsburg.

Over de tweede melding hebben wij contact gelegd met de havenbeheerder Delfzijl Groningen Seaports. Die stelt dat het hek afgesloten moet worden omdat de steiger ook gebruikt wordt door zeevaart en aan de openbare weg ligt. Ze verwijzen

naar de wetgeving die volgt uit de u inmiddels bekende International Ship and Port Security code (ISPS). Wie door het hek wil moet zich via kanaal 66 melden bij het Havencoördinatiecentrum. Het HC belt dan de portier van AKZO. Als er alleen binnenschepen liggen, blijft het hek open, maar als er zeeschepen zijn is alleen gecontroleerde op- en afgang mogelijk. Groningen Seaports herinnerde ons er aan dat de wetgeving in eerste instantie van toepassing is op zeeschepen groter dan 500 ton en naar alle waarschijnlijkheid vanaf 2007 ook zal gelden voor de andere modaliteiten waaronder binnenvaart. Wat ons betreft valt dat nog te bezien, want dat maakt het leven aan boord haast onmogelijk. Dat er op terminals en dergelijke een zekere beveiliging en controle plaats vindt is nog daar aan toe. Maar moet er straks een hek voor alle openbare ligplaatsen?

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

## Hoe lang gaat leegblazen nog goed?

Ik vraag mij al enkele jaren af wanneer we een grote klap krijgen tijdens het leegblazen van de leiding na lossing van een tanker. Vooral de nieuwe generatie dubbelwandige tankers is zodanig uitgerust dat er bijna geen resten achterblijven. Alleen de manier waarop dat gebeurt, baart mij grote zorgen. Het leegmaken van de scheepsleiding is op de meeste losplaatsen één groot drama. Het veiligst zou zijn leidingen door een vacuümpomp-/installatie leeg te laten zuigen. Aangezien er maar enkele losplaatsen goed zijn ingericht, moet scheepspersoneel vaak uitwijken naar een veel minder veilige methode: het leidingsysteem (lucht onder hoge druk (6 bar) zetten en dan leegblazen naar de wal). Bij deze methode wordt een explosief mengsel in één keer door de leidingen naar de wal geblazen. Ik hoop u niet uit te leggen wat er kan gebeuren als ergens lekkage optreedt. Het zou veel veiliger zijn als losplaatsen stikstof beschikbaar stelden om leidingen onder druk te zetten en zo de resten, inclusief stikstof, aan de wal te blazen. Dat mengsel is namelijk "veilig".

De meeste losplaatsen hebben wel stikstof op de steigers maar men weigert dit vaak beschikbaar te stellen. Of er loopt een stikstofleiding zonder aansluiting. De grootste smoes die ik heb meegemaakt was: er was wel stikstof op de steiger, maar de aansluiting was verroest en moest met geweld worden opgedraaid. Wij kregen geen stikstof omdat onze koppelingen volgens de wachtchef waarschijnlijk niet ARBO-gekeurd zouden zijn. De grootste ellende die ik heb meegemaakt was bij één van de grootste verladere in de Europoort. We kwamen leeg van MTBE en op mijn vraag om lucht (leegblazen leidingen) werd dit geweigerd omdat de landtank een zwevend dak had. Hoe wij onze leidingen (1000/1500 liter) leeg moesten krijgen was volgens de steigerman ons probleem. Toen ik weigerde te vertrekken werd mij te verstaan gegeven dat ik dan wel op de "zwarte lijst" zou komen. Toen ik de heren vertelde dat ik de inspectie en het Havenbedrijf ging bellen konden wij opeens alle resten MTBE in de open (!) regenafvoer pompen. Ergens tien jaar geleden is een convenant opgemaakt door bedrijfsleven en overheid. Maar naleven, vergeet het maar. Het Scheepsafvalstoffenverdrag ligt nog steeds in de ijskast omdat, zover ik weet, België het weigert te ondertekenen. Ik hoop dat men hier en daar wat wijzer gaat worden, dat losplaatsen hun verantwoording nemen en scheepsbemanningen niet altijd de weg van de minste weerstand kiezen.

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.

### TopTip

**VERZUIMPROTOCOL - MKB Nederland heeft een nieuw model-verzuimprotocol voor werkgevers beschikbaar. Daarin staat, na alle wijzigingen van de afgelopen jaren, stap voor stap wie wat en wanneer moet doen als een werknemer ziek is. Het protocol is te vinden op de website [www.mkb.nl](http://www.mkb.nl)**

## Groninger zeehavens

De binnenvaart doet het uitstekend in de Groninger zeehavens. Volgens het jaarverslag steeg de totale goederenoverslag in binnenvaartschepen in 2003 naar 3.483.000 ton. Een toename van 18 procent ten opzicht van 2002. In 1998 was de overslag 'nog maar' ruim twee miljoen ton.

## Hengelo mag op tonnenmaat heffen

**De gemeente Hengelo mag havengeld heffen over het maximale laadvermogen. Dat heeft het Hof bepaald. Volgens het arrest hoeft geen rekening gehouden te worden met het feit dat veel schepen niet af kunnen laden door de diepgangsbepanking op het Twentekanaal.**

Kantoor Binnenvaart voert al een paar jaar een juridische strijd tegen het havenbeleid van Hengelo. We maakten de eerste zaak in 2002 aanhangig bij de belastingkamer van het Gerechtshof te Arnhem. Tijdens de mondelinge behandeling daar werd de zaak geschikt. De betreffende schipper kreeg een nieuwe havengeldrekening, berekend over de tonnage op een diepgang van 2.60 m. Wij dachten de zaak ook voor de toekomst gewonnen te hebben, maar dat was te optimistisch.

De gemeente veranderde de verordening niet en bleef over de maximale tonnage heffen. Wij hebben namens een schipper weer bezwaar aangetekend bij de gemeente en toen dat afgewezen werd, beroep bij het gerechtshof.

Zowel wij als de gemeente Hengelo wilden geen schikking, maar een uitspraak van het Hof. Die hebben we gekregen en helaas hebben wij de zaak verloren.

Het Hof geeft twee overwegingen. Het is van oordeel dat de maatstaf die Hengelo hanteert niet onredelijk is en weliswaar een zekere ruwheid in zich heeft, maar dat is voor de rechter geen reden om in te grijpen. Het Hof is ook van mening dat de gemeenteambtenaar aannemelijk heeft gemaakt dat grote schepen - los van hun belading - meer waterverplaatsing hebben en dus meer onderhouds- en baggerkosten veroorzaken.

We gaan deze uitspraak zorgvuldig met onze advocaat bestuderen om te kijken of cassatie bij de Hoge Raad zin heeft.

# Santina drie maanden vast na bizar ongeval in sluis Blénod

*‘Een geluk bij een ongeluk’*

door Lilian van Hiele

**Bizar. Dat woord past het best bij het ongeval dat Herman en Marga Knol van de Santina 28 juli overkwam in Moezelsluis Blénod bij Nancy. Terwijl de plaatselijke brandweer een in de generatorkamer ontstane brand aan het blussen was, startte de motor. Het schip brak door drie touwen en voer in volle vaart tegen de sluisdeur. Uiteindelijk duurde het drie uur voor de motor kon worden uitgezet en drie maanden en twee dagen voor de Franse vaarwegbeheerder het schip naar huis liet gaan.**

‘Achteraf is het eigenlijk onbegrijpelijk dat je precies weet wat je moet doen als je schip in brand staat. Maar ook daarna had ik het gevoel dat ik sterk moest blijven. Tegenover m’n gezin en het Roemeense gezin dat voorop zit. Zo van, vertrouw maar op mij. Ik verzin wel wat, want er moest wel voor zeven mensen brood op de plank komen! Nu, achteraf, realiseer ik me pas dat we een flinke emotionele opdonder hebben gehad. We zijn door een diep dal gegaan, maar zijn er ook sterker van geworden’, zegt Herman Knol. Met zijn vrouw Marga en hun kinderen Alexander (6) en Erik (5) woont hij tot eind januari in een kantoortje van Tinnemans in Maasbracht waar de woning en machinekamer van de Santina worden hersteld. Dankzij de verzekering, hulp van Kantoor Binnenvaart en de nieuwe bank, want het leek éven einde schip en einde bedrijf. ‘Dat was misschien wel de hardste klap. Een week na het ongeluk wees de bank ons de deur. Ze hadden eerder een klant gehad met problemen in Frankrijk en daar viel verder niet over te praten. Gelukkig was een andere bank in Maasbracht bereid krediet te geven.’

‘We zijn bijna alles kwijt’, verontschuldigt Marga als ze koffie schenkt in een kopje waar een stuk af is. ‘We hebben



Herman en Marga Knol bij de Santina: ‘We zijn door een diep dal gegaan, maar ik denk wel dat we er sterker van geworden zijn.’ (foto Lilian van Hiele)

nog vier kopjes van ons servies. De keuken, de kamers, alles was één grote ravage of had zoveel rookschade dat je er niks meer mee kunt’, vertelt ze, terwijl ze alle fotoboeken en krantenknipsels laat zien. ‘Het begon allemaal toen we voor de tweede keer Blénod invoe- ren. Het was vakantie, het Roemeense gezin was naar huis en voorop zaten vakantiegangers. Binnen stond alles uit want we waren aan het ballasten vanwege de bruggen richting Frouard,

maar toen we een telefoontje kregen dat we ergens anders moesten laden, zijn we Blénod weer ingevaren. Op dat moment riep de zoon van die vakantie- gangers dat er rook uit de generatorka- mer kwam’, vertelt Marga. ‘In eerste instantie dacht ik dat het meeviel, maar via de sluis hebben we toch de brand- weer gewaarschuwd’, zegt Herman. ‘Ik heb het schip vastgelegd, met drie touwen, want ik realiseerde me dat er een zwaar gehandicapte man aan boord

was die we van het schip moesten tillen. Ik heb in de stuurhut de motor uitgezet en iedereen geëvacueerd. Dat hadden we gelukkig al eens geoefend. Zelf ben ik nog even naar binnen gegaan om wat spullen te halen, tot er te veel rook kwam.'

## ■ Vreselijk boos

'Even later kwam de brandweer en toen ben ik vreselijk boos geworden. Ik spreek voldoende Frans, ik heb uitgelegd dat het een elektrische brand was, maar ze wisten niks van poederblussers, of hadden ze niet, en begonnen met water te spuiten! Toen ze een minuut of tien bezig waren sloeg spontaan de hoofdmotor aan. Waarschijnlijk doordat de kabels in de stuurhut verbrand waren en vervolgens liep het schip volaan tegen de deur! De brandweer sommeerde me de motor uit te gaan zetten, maar het verval is daar zes, zeven meter, dus ik wilde eerst checken of ik veilig aan boord kon. Ik ben naar voren gehold, maar er kwam flink wat water tussen de deuren door.'

## ■ Einde oefening'

'Na tien minuten leek de situatie redelijk stabiel en ben ik met de schipper van de Wiljette, die boven de sluis lag, aan boord gegaan om de noodafsluiter in de schacht dicht te trekken. Dat lukte niet en dan sta je daar. Uren! Ik heb de brandweer uitgelegd dat ze met persluchtmaskers de noodafsluiter van de gasolie dicht konden draaien. Ik heb zelfs precies getekend waar die kraan zit. Maar dat deden ze niet. Geef mij dan zo'n masker, zei ik, maar dat mocht niet. Ik heb zelfs een paar keer geprobeerd dan maar zonder perslucht, desnoods met een hap lucht de machinekamer in te gaan, maar ik werd tegengehouden en uiteindelijk hebben ze de politie erbij gehaald en was het einde oefening. We hebben touwen in de schroef gegooid, ze hebben water in de uitlaat gespoten, maar niets hielp! Pas toen de luchtaanzuiging onder water kwam viel de motor stil.'

'Toen begon de ellende eigenlijk pas echt', zegt Herman. 'We zijn de volgende dag doorgeschut en aan de ketting gelegd. VNF gelastte een gerechtelijk onderzoek naar het op hol slaan en

eiste een garantiesom voor de schade aan de deur. Er kwamen claims van schippers voor het oponthoud en na een paar weken werd duidelijk dat het héél lang zou gaan duren. Dus hebben we het schip laten liggen en zijn we om toch wat te verdienen af gaan lossen op binnenschepen en coasters', zegt Herman. 'Toen we terug kwamen bleek er ook nog ingebroken te zijn. Ik wil naar niemand wijzen, maar het waren wel dingen waar vooral schippers wat aan hebben. Dat was weer een klap in ons gezicht! Net als het telefoontje van de binnenvaartprovider dat ze onze telefoons afsloten omdat we de rekening niet direct konden betalen!'

## ■ Bureaucratie

'Nee, het is nog steeds niet helemaal rond. Maar begin oktober kregen we bericht dat de Hildegard van de firma Loh ons naar Koblenz zou brengen. Daar zouden we dan langszij een schip naar Maasbracht gaan. Maar toen we aan boord kwamen bleek de borgstelling door de verzekering toch niet in orde. De Fransen waren kennelijk bang dat we niet zouden betalen, want opeens hing er een helikopter boven het schip en stonden er twee pelotons ME met wapenstokken op de kade. Uiteindelijk heeft het nog drie weken geduurd. Al die tijd bleef de duwboot, want we konden elke dag vertrekken. De tekenbevoegdheid van de verzeke-

ring voor de bankgarantie werd niet geaccepteerd, Veritas moest komen voor een speciale vergunning, we moesten een extra verzekering afsluiten, het voorlopig attest van de WSA werd niet geaccepteerd, daarvoor moest speciaal iemand uit Le Havre komen', somt Herman op. 'Maar het ergste was de Franse bureaucratie. De arrogante houding van de VNF! Er was één of andere directeur die alleen via zijn klerk praatte, die stelde mijn vragen en die gaf me antwoord. Dat is toch niet te geloven in deze tijd!'

## ■ Catastrophe national

'Achteraf hebben we wel eens gekschend gezegd was het schip maar door die deur gegaan, dan was het total loss geweest. Maar dat is onzin hoor, dan was het echt een 'catastrophe national' geweest. De bovendeur stond open, dus dan zouden de Wiljette en de Cassandra die daar lagen meegezogen zijn en zou er 18 km rivier leeggelopen zijn! Daar mag je niet aan denken! En gelukkig is er altijd een geluk bij een ongeluk. We hebben de laatste jaren goeie jaarcijfers en hadden door hard werken genoeg eigen vermogen opgebouwd om door te kunnen gaan. Door al deze ellende krijgen we nu in ieder geval een superschip. De woning wordt nu precies gemaakt zo als Marga het graag wil hebben. Daar heeft ze de tekening zelf voor gemaakt.'

# Ontheffing verlengd

**CWI (Centrum voor Werk en Inkomen) heeft besloten de 'ontheffingsregeling' voor het tewerkstellen van personeel uit de nieuwe EU-landen te verlengen tot 1 februari 2005. Dat houdt in dat voor werknemers uit die landen nog wel een tewerkstellingsvergunning moet worden aangevraagd, maar dat voor (vol)matrozen en stuurmannen geen vacature meer hoeft te worden ingeschreven en adverteren niet meer nodig is.**

Vacatures voor deksmannen, lichtmatrozen en schippers moeten wel bij het CWI worden ingeschreven en er moet ook worden geadverteerd. In die functies hebben werknemers uit de oude EU-landen vooralsnog voorrang op mensen uit de nieuwe EU-landen. Een verblijfsvergunning of -aantekening is niet meer nodig. Onlangs kregen we ook een positieve uitspraak over deeltijdarbeid, een bezwaarprocedure die Kantoor Binnenvaart namens een aantal leden had aangespannen. Het CWI verstrekt nu ook een vergunning als de werknemer minder dan de 1846 uur van de CAO maakt mits de beloning aangepast is. Minimum is dan het minimumloon voor 23-jarigen.

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

# Schuttevaer peilt mening RIS

door C.J. de Vries, Koninklijke Schuttevaer



**Koninklijke  
Schuttevaer  
wil weten**

**wat schippers vinden van River Information Services. De mening wordt gepeild op de afdelingsvergaderingen. Magazine Binnenvaart heeft al uitgebreid aandacht besteed aan RIS. We volstaan hier dus met de vragen en toelichtingen die Schuttevaer de leden voorlegt:**

**1. Is het een probleem wanneer de invoering van RIS eind 2005 ertoe zou leiden dat alle schepen worden verplicht informatie aan te leveren? (Inclusief verwachte aankomsttijden en positie-informatie.)**

'Ja', betekent dat alle schepen verplicht worden door te geven welke lading ze vervoeren, welke bestemming ze hebben en hoeveel personen aan boord zijn. Nu is melden (IVS90) alleen verplicht voor schepen met ADNR-goederen, langer dan 110 meter, passagiers-, zeeschepen en bijzondere transporten. Bij een algemene 'meldplicht' wordt het aantal 'blindgangers' gereduceerd, waardoor de veiligheid toeneemt. Nu kan bij calamiteiten niet altijd op IVS90 worden vertrouwd.

*Het KS-bestuur vindt het ter vergroting van de veiligheid een goede zaak wanneer alle schepen zich zouden melden. Maar alleen als het niet verplicht wordt dat elektronisch te doen en de IVS-informatie niet aan derden ter beschikking wordt gesteld. Hierover zijn goede afspraken gemaakt. Wij hebben daar voldoende vertrouwen in u te adviseren vraag 1 met 'ja' te beantwoorden.*

**2. Is het een probleem frequent de actuele scheepspositie door te geven?**

RIS maakt het mogelijk steeds meer informatie bij u aan boord te brengen. U kunt straks automatisch alle relevante informatie aan boord krijgen (waterstanden, scheepvaartberichten, wachttijden sluizen, beschikbaarheid ligplaatsen). Ook wordt het mogelijk te voorspellen of bij bepaalde sluizen lange wachttijden ontstaan. Het is technisch zelfs mogelijk actuele verkeers-

beelden van verkeersposten bij u aan boord te brengen. Al is het niet zeker of al deze toepassingen haalbaar en betaalbaar zijn.

*Wanneer u meer informatie aanreikt, kunt u ook meer informatie terug verwachten. Daarom adviseert het KS-bestuur ook deze vraag met ja te beantwoorden. Wij zien geen principiële bezwaren tegen het regelmatig doorgeven van de positie, mits niemand verplicht wordt dit elektronisch te doen. Om niet te veel herhalingsmeldingen via de marifoon te krijgen, wordt waarschijnlijk gekozen voor een techniek waarmee schepen zich automatisch melden.*

**3. Is het een probleem alle schepen verplicht een systeem voor het uitwisselen van positie-informatie (AIS-transponder) aan te laten schaffen (al dan niet met financiële steun van de autoriteiten), zodat vaarwegbeheerders schepen actief kunnen traceren en volgen.**

Uit een schriftelijke enquête onder Schuttevaerleden blijkt dat de meerderheid van de leden daar tegen is. V&W-minister Peijs heeft onlangs nog benadrukt dat deelname aan RIS vrijwillig is, maar het is denkbaar dat andere

Europese landen wel tot verplichtingen overgaan. Het KS-bestuur vindt dat eerst meer ervaring moet worden opgedaan met automatische meldingen via AIS en het alternatief AI-IP waarmee de schipper zelf bepaalt hoe vaak hij zich meldt. Hierbij moet bedacht worden dat systemen die uitgaan van het teruggeven van actuele informatie (voorspellen wachttijden/ actuele verkeersbeelden) alleen zinvol zijn als alle schepen meedoen.

**4. Is het een probleem in de toekomst te betalen voor diensten. Bijvoorbeeld in de vorm van een RIS-abonnement of een bijdrage op basis van gebruik.**

Het KS-bestuur constateert dat er nu, maar ook op middenlange termijn geen draagvlak is voor een vergoeding voor RIS-informatie. Dat komt omdat IVS90 en RIS van oorsprong in het belang van de overheid zijn opgezet. Indien schippers op termijn veel waardevolle informatie via RIS krijgen zou dat standpunt kunnen wijzigen. Meer over RIS op [www.koninklijkeschuttevaer.nl](http://www.koninklijkeschuttevaer.nl) Het 'stemdocument' is ook op te vragen bij het Landelijk Bureau.

## Afdelingsvergaderingen Koninklijke Schuttevaer

Amsterdam,	8/1	(14 uur)	havengebouw Ruyterkade
De Amer,	30/12	(14 uur)	Boelaars Raamsdonksveer
Drechtsteden,	27/12	(15 uur)	Hotel ARA Zwijndrecht
Friesland,	29/12	(14.30)	Partycentrum van der Wal, Sneek
Gelderland,	29/12	(16 uur)	Kolpinghuis Nijmegen
Goeree-Overflakkee,	27/12	(14.30)	Grutterswei Oude Tonge
Groningen/ N.Drenthe,	30/12	(15 uur)	De Bolder Delfzijl
Hardinxveld-Giessendam,	29 /12	(16.30)	Landgoed Baarle Nassau
IJsseldelta,	28/12	(19.30)	gebouw Hanzestad Kampen (zaal nog onbekend)
Kop Noord Holland,	22/1		De Kösterie Maasbracht
Maasbracht/m.o.Brabant,	28/12	(14 uur)	De Merelhoeve St. Joostland
Midden Zeeland,	30/12	(14.30)	mps Frisia, haven St. Annaland
Noord Zeeland,	29/12	(14.30)	Drie Maenen Ouderkerk a/d IJssel
Ouderkerk a/d IJssel,	27/12	(13 uur)	Avifauna Alphen a/d Rijn
Rijnstreek,	15/1	(14 uur)	Spido, Rotterdam
Rotterdam,	7/1	(20 uur)	De Meeuw Bruinisse
Schouwen Duiveland,	29/12	(20 uur)	Bellevue Sliedrecht
Sliedrecht,	29/12	(19.30)	Paviljoen Westkant Terneuzen
Terneuzen,	23/12	(19 uur)	't Veerhuis Vreeswijk
Utrecht,	27/12	(13.30)	De Winter Werkendam
Werkendam,	29/12	(19.30)	kantine Durka Zaandam
Zaanstreek,	22/1	(16 uur)	't Olde Koetshuis Meppel
Zwarte Water,	29/12	(19.30)	Hotel Gorinchem
Internationale afdeling,	18/12	(10 uur)	

# Activiteiten rond de jaarwisseling

## Jaarvergadering ONS/RKSB

De jaarvergadering van ONS/ RKS B wordt woensdag 22 december gehouden op het KSCC-centrum in Nijmegen. 's Morgens houden beide bonden (11 uur) de eigen ledenvergaderingen. Na een gezamenlijke lunch is er 's middags (aanvang 14 uur) een gezamenlijke openbare vergadering. Tijdens de ledenvergaderingen zal een definitief besluit moeten worden genomen over al dan niet aansluiten bij MKB-Nederland. 's Middags wordt o.a. gesproken over de nota Mobiliteit van het ministerie van V&W. Gastspreker is kamerlid Eddy van Hijum.

## Schipperskerstfeest

Het traditionele schipperskerstfeest wordt zondag 26 december gehouden in de Prinsenkerk in Rotterdam-Blijdorp. De viering, georganiseerd voor en door (oud)varende(n) begint om 16 uur en duurt tot ongeveer 17.30 uur. De sfeervolle Prinsenkerk en de vele medewerkers staan borg voor een prachtig feest! Voorgangers zijn de schipperspredikanten M.B. Nieuwkoop en L. Krüger. Koor en orkest *Sparkling Voices* staan onder leiding van Hans de Wit en er is veel samenzang met Martin Mans (orgel) en Anton Weeren (trompet). Het kinderprogramma wordt verzorgd door poppenspeler Jeroen van de Berg. De toegang is vrij. Wel wordt een collecte gehouden voor het werk van de St. Andrews kerk in Johannesburg, waar vrijwilligers zich inzetten om straatkinderen in de sloppenwijk Fair View betere kansen te bieden. Ook dit jaar is er geen pauze, maar na afloop is er alle tijd bij te praten. De kerk is rolstoeltoegankelijk. Meer informatie geven dhr. en mevr. Leeuwenstein, Slagveld 37a, Zwijndrecht, tel. 078-6192932, maar u kunt ook gewoon naar de Prinsenkerk komen.

## Kerstfeest Duisburg-Ruhrort

Verzamelpunt is de Nordhafen. Op 24 december beginnen de repetities van

het koor en zijn er discussiegroepen. Jongeren zijn welkom aan boord van de Addio, ouderen op de Res. Thema 1<sup>e</sup> Kerstdag: "Weest niet bevreesd, want zie ik verkondig u grote blijdschap". De kerkdienst begint om 11 uur. Zondag 26 december is het thema: "De man die God bij de mensen bekend maakte" uit de kinderbijbel. Deze dienst begint om 14 uur. Na de pauze zijn er bijdragen van jong en oud. U bent van harte uitgenodigd deze kerstvieringen mee te beleven. (Hammacherstrasse 6)

## KSCC-Nijmegen

- |         |        |   |
|---------|--------|---|
| 19 dec. | 12.30  | Kerstmarkt  |
| 22 dec. | 10 uur | Eucharistieviering RKS B<br>St. Nicolaas                              |
| 24 dec. | 19 uur | Herdertjesmis m.m.v.<br>KSCC koor & Seven Hills<br>Trumpets           |
|         | 21.30  | Nachtmis m.m.v. KSCC-<br>koor & anderen                               |
| 25 dec. | 11 uur | 1e Kerstdagviering<br>m.m.v. KSCC koor &<br>Silvia                    |
| 26 dec. | 11 uur | 2e Kerstdagviering<br>m.m.v. Jongerenkoor<br>o.l.v. André Raaijmakers |
|         | 20 uur | Schippersbal in<br>Kolpinghuis Nijmegen<br>m.m.v. Dave van Well       |
| 1 jan   | 19 uur | Nieuwjaars-eucharis-<br>tieviering m.m.v. KSCC<br>koor en anderen     |
|         | 20.15  | Nieuwjaarsreceptie<br>KSCC/KSW Nijmegen                               |

## Telematicadag

De jaarlijkse Telematicadag, georganiseerd door Bureau Telematica Binnenvaart in samenwerking met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, de ministeries van V&W en Economische Zaken en diverse marktpartijen wordt dinsdag 28 december vanaf 10 uur gehouden op het KSCC-centrum in Nijmegen. De opening wordt (10.30) verricht door Europarlementariër Corien Wortmann. Op het programma staan alle actuele zaken op computer- en telematicagebied.

## AMVV-feest

Het traditionele AMVV-feest vindt 28 december plaats in Urbaba (Wipstrikkeralle 213) in Zwolle. Aanvang 20.30 uur.

## CBOB-bijeenkomsten

Zie pag. 29.

## Afdelingsvergaderingen Schuttevaer

Zie pag. 27

## IVW-loketten

**Het loket voor de uitgifte van dienstboekjes en vaartijdenboeken bij de Stichting Scheepsafvalstoffen (SAB) in Rotterdam gaat 3 januari open. De uitgifte van vergunningbescheiden, Rijnvaartverklaringen en ontheffingen blijft bij het IVW-loket in Den Haag. Vanwege de verhuizing van een deel van de taken zal het loket in Den Haag tussen kerst en oud en nieuw gesloten zijn.**

De tarieven voor dienstboekjes en vaartijdenboeken worden volgend jaar zo'n tien procent duurder en er moet ook BTW over worden betaald. Voor zaken die nu gratis worden verstrekt zoals de Rijnvaartverklaring, derde landen vergunning en wijziging vergunningbewijs zal in 2005 een vergoeding worden gevraagd. De SAB zit in het Binnenvaartheuis (1e etage), Vasteland 12e 3011 BL Rotterdam (tel.: 010-412 95 44). Het adres in Den Haag is: IVW divisie Vervoer, afd. binnenvaart Johanna Westerdijkplein 117, 2521 EN Den Haag Tel: 070-305 24 44 Beide loketten zijn tussen 9 en 16 uur doorlopend geopend.

*De servicebalie van de SAB in Rotterdam is tussen kerst en oud en nieuw tijdens kantooruren geopend!*

## Van het secretariaat

### Eindejaarsbijeenkomsten

Graag maken we u ook via deze weg attent op de informatiebijeenkomsten voor leden en andere belangstellende ondernemers.

\**Duisburg-Ruhrort* (vrijdag 24/12),  
Nederlandse Kerk a/d Ruhr,  
Hammacherstrasse 6;

\**Werkendam* (maandag 27/12),  
De Kwinter, Hooftlanden 1;

\**Rotterdam* (dinsdag 28/12),  
Binnenvaarhuis, Vasteland 12  
(let op aanvangstijd!)

\**Zwolle* (woensdag 29/12),  
Campanile, Schuttevaerkade 40.

U bent welkom vanaf 13.30 uur. De bijeenkomsten beginnen om 14.00 (R'dam 10 uur/10.30 uur!) We starten met algemene en bestuurlijke zaken en na de pauze willen we van gedachten wisselen over drie actuele binnenvaartzaken:

#### - Afvalstoffen

Wat komt u tegen aan nieuwe wet- en regelgeving, inzameling van bedrijfsafvalstoffen, afgiftemogelijkheden en zo meer.

#### - RIS

Een hot item, zeker nu River Information Services politiek gezien door Europa wordt geaccepteerd. Wat betekent dit voor de binnenvaart, heeft u er wat aan, of kost het uw laatste restje vrijheid?

#### - Gezinsbedrijf

In het voorjaar is hierover een rapport gepresenteerd met een aantal conclusies en aanbevelingen. Een paar van de geconstateerde knelpunten willen we met u bespreken.

Alle onderwerpen worden ingeleid door bestuursleden aan de hand van een door henzelf opgestelde notitie. De bijeenkomsten worden omstreeks half vijf (R'dam 13 uur) afgesloten. Daarna geven we u graag de gelegenheid na te praten. Daarbij hoort vanzelfsprekend een verfrissing of iets dergelijks. We hopen dat velen van u hiervoor tijd vrij willen en kunnen maken.

### Binnenvaartcongres Scheveningen

Tijdens het binnenvaartcongres bleek dat het belang van de Europese binnenvaart al aardig op het netvlies staat. Tenminste afgaande op de aanwezigen, voor het overgrote deel belanghebbende overheids- en beleidsdienaren, of afkomstig van commerciële branche- of adviesorganisaties. Blijft natuurlijk nog het overtuigen van de nationale en Europese politieke beslissers, altijd het meest lastige gedeelte. De conclusies en aanbevelingen van het congres aan Brussel en de Europese lidstaten zijn echter heel expliciet en er is goede hoop dat een behoorlijk gedeelte zal worden overgenomen. Curieus was de conclusie Engels in te voeren als universele binnenvaarttaal. Toen dit in stemming werd gebracht bleek een grote meerderheid voor Engels te kiezen, met Duits, Frans en Nederlands als verliezers. Toen alleen actieve binnenvaartnemers op de knopjes mochten drukken kwam weer het Engels naar voren. Dat roept toch op zijn minst vragen op, er waren maar zes echt varende ondernemers! Dus is er niet goed geluisterd, of er vindt een omslag plaats? Dat willen we graag van u weten. Straks, op onze eindejaarsbijeenkomsten. Wie weet, misschien wordt het dan wel Fries!

## Nieuwjaarsreceptie in nieuwe kantoor

De Europese Schippersorganisatie (ESO) combineert zaterdag 15 januari (13-15 uur) de nieuwjaarsreceptie met de officiële ingebruikname van het nieuwe kantoor in Brussel. De ESO verhuisde vorige maand naar het gebouw van de Kapiteinsdienst van de Haven aan de Voorhavenstraat. Voorafgaand aan de receptie wordt een besloten ESO-raad gehouden.

## Vernieuwde jeugd

*"Uw jeugd vernieuwt zich als een adelaar"*

*Psalm 103:5*

*Deze maand vieren we Kerstfeest. Het meest geliefde van alle christelijke feesten, dat ook buiten de kring van kerk en geloof ruime weerklank vindt. Waarom is kerstmis zo'n geliefd feest? Het moet te maken hebben met diepe herkenning. Wat in het midden staat, is de geboorte van een kind. Een kind dat de wereld hoop en redding zal bieden. Het komt ter wereld op de manier, zoals ook wij hier gekomen zijn: geboren uit een moeder.*

*Als je op bezoek gaat in een huis, waar een pasgeboren kind is, lijkt het wel of je vernieuwd wordt in je eigen bestaan als mens. Dat kleine, weerloze kindje, dat je soms wel eens even vast mag houden, roept het kind in ons zelf wakker. Wat heeft God de mensen mooi gemaakt. Alleen die kleine handjes al.*

*De psalmdichter bezingt de God van Israël, die zo goed is voor zijn volk. Hij schenkt het leven, Hij vergeeft de schuld en omringt met trouw en liefde. Dat betekent geluk en geluk tovert een glimlach op een mensengezicht. Diepe blijdschap laat een mens er jonger uit zien, net zo goed als verdriet ouder maakt.*

*De nabijheid van God ervaren maakt nieuwe krachten in een mens los. Je bent weer jong en sterk, al doe je misschien al jaren mee. Psalm 103 vergelijkt dat gevoel van kracht met de kracht van een adelaar. De indrukwekkend grote vogel met de brede vleugelwijdte en krachtige wiekslag. De profeet Jesaja, die altijd weer in de weken voor Kerst wordt aangehaald, spreekt er ook over. Hij constateert dat jonge mensen door hun strijd moe en uitgeput kunnen raken. Maar wie hoopt op de Heer krijgt nieuwe kracht: hij slaat zijn vleugels uit als een adelaar.*

*Die hoop wordt in ons losgemaakt, wanneer we ons openstellen voor de geboorte van het kind, dat na tweeduizend jaar nog niet is vergeten.*

R.J. Bakker

# Jaaroverzicht

Selectie Magazine Binnenvaart, jaargang 2004

## januari:

BPR-voorstel dode hoek ondoordacht  
Bemanning lenen via Luxemburg  
De arbeidsovereenkomst (9)  
Argumenten voor aansluiting MKB-Nederland  
Tewerkstellingsvergunning strookt met vrije Rijnvaart  
Personeel uit nieuwe lidstaten

## februari:

Toekomstvisie nodig op internaten  
Argwaan bij Luxemburgse u-bocht-constructie  
Vaardiepte op de Rijn  
EN-norm standaardiseert stuurhut en stuurstand  
Introductie RIS  
Bemanningsregeling voor de Rijnvaart

## maart:

Klein schip telt zeker mee  
Fiscale gevolgen van staken onderneming  
Minder en eenvoudiger overgangsregels ROSR  
Binnenvaart binnenstebuiten  
Permanente sloopregeling geeft vlotte doorstroming  
Sloopgeld alleen gebruiken voor capaciteitsbeheersing

## april:

Wat kost ons scheepsafval  
Aanbevelingen toekomst gezinsbedrijf  
Rheinauhafen eind 2005 weer beschikbaar  
Slechte betalingsregels met wet in de hand aanpakken  
Vergunning buitenlandse personeel blijft DeVOF en de OV(R)  
Overgangsbepalingen ROSR  
Onderhoud doen en verruiming niet laten

## mei:

Varend ondernemen vooral keuze van de man  
Loket bemanningszaken naar SAB  
Loonbelastingregels voor ingeleende buitenlanders  
Enkele of dubbele kinderbijslag?  
Politie legt alleen in bijzonder geval schip stil  
Vijftien uitgangspunten voor binnenvaart-beleid

## juni:

Kosten internationaal betalingsverkeer beperkt  
Tijdverlet als gevolgschade  
Personeel moet in land inlener sociaal verzekerd zijn  
Vervoer per binnenvaart is maatschappelijk waardevol  
ROSR-voorschriften voor reddingsmiddelen  
Bezwaar KB tegen afspraak over reprorecht  
Stijgend opleidingsniveau gunstig voor gezinsbedrijf

Nieuwe richtlijn ADNR-boetes  
Aansluiting MKB goed voor netwerk  
Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam

## juli/augustus:

Voetangels bij inlenen personeel  
Mondje over de grens  
Hygiëncode in België  
Verzilvering is extra fiscale tegemoetkoming  
Salaris en afschrijving horen in de kostprijs  
Rekenmodelkostprijs  
Familiebedrijf in opkomst in drogelading op Rijn  
VAR-perikelen tijdelijke bemanning  
Weer wijzigingen ADNR  
Implementatie van RIS in Nederland (1)

## september:

Bellen helpt!  
In memoriam Jos Hoffmann  
Na aanvaring ankers inbouwen?  
In memoriam Ed de Jong  
VROM wil afvalvervoerders op lijst  
Security in nieuwe ADNR  
Steeds meer problemen met autoafzetplaatsen  
AIS geeft naam en positie schip automatisch door  
Nieuws ESO-vergadering

## oktober:

'Dat doen die schippers toch zelf'  
Vervoerders moeten reizen per tank registreren  
Vaker in touw dan aan de wal  
Ouders ontwikkelen eigen toekomstvisie internaten  
De Arbeidsovereenkomst (14)  
Vrachtindicator geeft steun bij onderhandelen  
Taalcursus binnenvaart  
Kookwekker" in de stuurhut  
Tien arbo-actiepunten voor kleine bedrijven

## november:

Eisen en gevaren van vreemde bemanning  
Klein schip krijgt meer ruimte in nieuwe BPR  
Zondagsrust niet altijd religieuze overweging  
Hoge Raad achter verplicht Ziekenfonds  
Regeling alleenvaren definitief  
Discussie over AIS  
Veel vragen over stabiliteit dubbelwandige tankers

## december:

Onverwachte gevolgen bij scheiding  
Diselelektrische aandrijving  
Hoe lang gaat leegblazen nog goed?  
Schuttevaer peilt mening RIS  
Verslag congres Power Inland Navigation  
Santina vast na bizar ongeval  
Achter slot en grendel

## Vragenlijst te onduidelijk

Kantoor Binnenvaart heeft de Sociale Verzekeringsbank gevraagd de vragenlijst over de kinderbijslag voortaan duidelijker te formuleren. We hebben ook onze hulp aangeboden bij het opstellen van vragenlijsten en toelichtingen omdat we daar de afgelopen maanden veel vragen over kregen. Het gaat om de vragenlijst die veel schippersvrouwen kregen om het recht op kinderbijslag voor het 4<sup>e</sup> kwartaal vast te stellen. In vraag 3 werd bijvoorbeeld gevraagd of u werkzaam bent als hulpkracht en vervolgens is vraag 4 alleen van toepassing als vraag 3 met ja wordt beantwoord. Doordat de toelichting ontbreekt, is dit volstrekt onduidelijk. Aan het eind van het vragenformulier vraagt de SVB bewijzen in te sturen waaruit blijkt dat er nog sprake is van een actieve onderneming. Men vraagt daarbij zelfs om bevrachtingscontracten.

Uiteraard hebben wij de SVB uitgelegd dat een bevrachtingscontract gevoelige informatie kan bevatten en daarom niet overlegd hoeft te worden. De SVB heeft eventueel via het sof-nummer toegang tot de belastinggegevens, dus deze hele vraag was ook overbodig. De SVB was dat met ons eens. Verder ontbrak de toelichting waarom de vragenlijst is rondgestuurd. Zoals elke uitkeringsinstantie moet de SVB met enige regelmaat controleren of uitkeringen terecht wordt verstrekt. Mensen die in Nederland geen belasting betalen hebben geen recht op kinderbijslag. Zoals de zelfstandige die onder Belgische vlag vaart of de werknemer die via Luxemburg ingehuurd wordt. Daar waren de controle en vragenlijst op gericht en iedereen zal het ermee eens zijn dat dit stukje gemeenschapsgeld alleen bij de rechthebbende moet komen.

.....

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

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