

magazine
Binnenvaart

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 9 - NUMMER 12 - DECEMBER 2007

*Varende kleuters
beter in beeld*

*Kerstgedachte met een
juridisch staartje...*

*Hoe houdt de mens
de binnenvaart gezond?*

N P R C

Sinds 1935



Telefoon +31(0)78-7890900
Fax +31(0)78-7890940
E-mail nprc@nprc.nl

ONDERNEMERS DIE DE VAART ERIN HOUDEN



'Iedereen zou bij de NPRC moeten varen. Met elkaar ben je sterk en met elkaar kun je meer bereiken!', zeggen Geert en Kitty Schouwstra van ms Fiducia (1211 ton). De NPRC zit in hun bloed. 'Mijn grootvader zat er vanaf het begin bij met zijn luxe motor van 160 ton, mijn ouders voeren er, en ook ons bevalt het prima!', zegt Geert. 'We varen steeds een driehoek', legt Kitty uit. 'Cellulose of veevoer naar Duitsland, kali of kunstmest naar Belgische bestemmingen en dan een klein reisje naar Nederland. We varen pittig, maar zo zijn we altijd twee weekenden 'beneden', waardoor we ook actief kunnen zijn in onze kerk, de volle evangelie gemeente in Dordrecht.

- Zwijndrecht - Duisburg - Mannheim -

www.nprc.nl

Redactie

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

redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org
Margit van den Berg (ONS)
Henk van der Velde (CBOB)

Eindredactie

Johan Salverda

Basisontwerp

A. Birnie BNO, Twello

Vormgeving

De Opmaakredactie, Veenendaal

Uitgever

Rob van Berkel
MYbusinessmedia bv,
Postbus 23
7400 GA Deventer

Abonnementen

klantenservice

MYbusinessmedia bv

Tel.: +31 (0)172 47 60 85
(van 9.00 uur tot 17.00 uur)
Fax: +31 (0)172 65 33 07

E-mail: marketinggroep@wknassau.nl

Abonnementprijs 2007:

€ 85 excl. BTW

Een abonnement kan ieder gewenst moment ingaan. Beëindiging van het abonnement kan uitsluitend schriftelijk geschieden, uiterlijk twee maanden voor het einde van de abonnementsperiode. Nadien vindt automatisch verlenging plaats. Leden, contractanten en aangesloten van Kantoor Binnenvaart ontvangen het tijdschrift uit hoofde van hun lidmaatschap. Verschijning 11 keer per jaar

Advertenties

MYbusinessmedia bv

Postbus 58, 7400 GB Deventer

Advertentieverkoop:

Kamp en Kok Mediapartners

Tel.: 0547 - 384440

Fax: 0547 - 384490

Mobiel: 06-51279552

E-mail: johnkamp@home.nl

Orderbehandeling:

Ewald Nieuwenhuis

Tel.: 0570-665546

Fax: 0570-665530

Drukkerij

PlantijnCasparie, Almere

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

Op de advertentiecontracten of overeenkomsten tot plaatsing van losse advertenties zijn van toepassing de Regelen voor het Advertentiewezen van de Stichting ROTA zoals gedefinieerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam onder nummer 41198699. De Regelen voor het Advertentiewezen zijn beschikbaar op www.stichtingrota.nl



Nederlandse
uitgeversverbond
Groep uitgevers voor
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:
Annemarie van Oers



Varende kleuters beter in beeld

6



Ligplaatsen heet hangijzer

10



Hoge verwachtingen van binnenvaart

12 en 13

Legionellagevaar in binnenvaart	4
Effe Dubbel	5
Varende kleuters beter in beeld	6
Stemming blijft goed	7
Juridische Vraagbaak	9
Ligplaatsen heet hangijzer	10
Zonder mensen	
geen vitale binnenvaart	11
Hoge verwachtingen	
van binnenvaart	12 en 13
VoortVarend Besparen	15
Subsidie mogelijk voor walstroom	16
Elektronische melding	
stuit nog op hobbels	17
Vaarweggebruikers: RWS op koers	18
Boetes in Julianasluis	18
Nieuws van ONS	19
Vraag en Antwoord	19
CBOB-secretariaat	20
De beste wensen	21
Jaaroverzicht 2007	22

rubrieken

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

19 en 20

Legionellagevaar op binnenschepen

IVW: te weinig regelmatige controle

IVW constateert dat watertanks en leidingen op binnenvaartschepen niet voldoende lijken te worden bijgehouden om de waterkwaliteit te waarborgen. Er zijn aanwijzingen dat systemen niet regelmatig worden gecontroleerd op schadelijke bacteriën. Daarbij geven fabrikanten aan dat er weinig vraag is naar kwetsbare onderdelen die periodiek vervangen zouden moeten worden.

Legionellabesmetting vindt plaats via de longen door inademen van in de lucht aanwezige waterdeeltjes met de bacterie.

IVW adviseert schippers, naast regelmatige controles van watersystemen, juist ook te letten op besmettingshaarden aan boord, zoals douches en airco-installaties. De legionellabacterie gedijt het best bij temperaturen tussen de 25 en 40°C.

■ Voorzorgsmaatregelen

Met goede voorzorgsmaatregelen kan de kans op een legionellabesmetting verkleind worden. Deze hebben te maken met de kwaliteit, inrichting en

plaats van de watertanks en leidingen. Men wijst de schippers die in Oost-Europese landen varen, er op alert te zijn op de kwaliteit van het ingenomen drinkwater.

België kent geen Tweede Kerstdag

Alle Europese landen - maar ook naties buiten die grenzen - kennen en erkennen twee Kerstdagen, de eerste en de tweede. Onze zuiderburen doen daar niet aan mee. België vormt dus een uitzondering. Tweede Kerstdag is door de Belgen niet erkend als officiële feestdag. Aan de vrije dag op Tweede Kerstdag ligt in België dus geen wettelijk besluit ten grondslag. Het is derhalve geen wettelijke feestdag en dat kan gevolgen hebben als het gaat om laad- en lostijden en andere regelingen. Hou er rekening mee!

Decembersluiting KB-secretariaat

De feestdagen staan voor de deur en aan het eind van het jaar ook de nodige vergaderactiviteiten. De CBOB heeft de nodige voorlichtingsbijeenkomsten op de agenda staan en de jaarvergadering van ONS/RKSB is gepland op 27 december in Nijmegen. Alle secretariaten van de binnenvaartorganisaties aan het Vasteland in Rotterdam zijn op maandag 24 december en tussen Kerst en Nieuwjaar gesloten. In dringende gevallen kunt u bellen met Jan Veldman (Kantoor Binnenvaart): 06-538 11 040, Henk van der Velde (CBOB/KB): 06-558 71 403 of Gerard Kester (ONS/KB): 06-551 95 130.

Kijk eens wat verder...

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 aanbrengrer:

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, telefoon 010-2060600 of per fax 010-4147584

Nieuwe contractanten ontvangen als welkomstgeschenk een compacte kwaliteitskijker (10x25) in een beschermehoes. Aanmelders van contractanten krijgen een handig opvouwbaar leeslampje. Als u drie contractanten werft krijgt u ook die mooie verrekijker!

Het was goed

door Johan Salverda

Bij het scheiden van de markt, of staande voor de drempel van een nieuw jaar zo men wil, past een terugblik. Daarover kan ik kort zijn: het was goed. Natuurlijk zijn er dingen die niet altijd gaan zoals men graag wil, maar dat hoort nu eenmaal bij het leven en dus ook bij het ondernemen. Kijkend naar wat er wel bereikt is, kunnen de zegeningen worden geteld.

De belangstelling voor de binnenvaart als bedrijfstak bijvoorbeeld groeit nog steeds. Dat uit zich op vele manieren. De overheid is er sterk op uit de kansen te verzilveren en doet daartoe een flinke duit in het zakje, dat het financieel mogelijk moet maken de rol van de binnenvaart verder te versterken. Een marktaandeel van rond de 33 procent is best aardig, maar dat kan nog veel meer groeien.

Aan de bedrijfstak zelf zal het niet liggen. De ondernemers varen het water dun om met moderne schepen de groeiende ladingstromen te verwerken. Zij dragen daarvoor het ondernemersrisico ten volle. De overheid laat zien dat het ook haar ernst is – niet alleen op nationaal niveau maar ook in EG-verband. De komende jaren worden vele miljoenen euro's richting binnenvaart

gedirigeerd om de bedrijfstak in staat te stellen haar rol als vitale vervoerder te kunnen blijven spelen en waar mogelijk uit te bouwen.

Daarbij past ook de groeiende aandacht voor het belang van de kleinere tonnage. Gelukkig komt er steeds meer oog voor de cruciale positie die het kleinere schip inneemt als het gaat om de diversiteit van de Nederlandse binnenvaartvloot. Die verscheidenheid in scheepsgrootte is altijd een belangrijk gegeven geweest voor het verladend bedrijfsleven. Geen vracht zo groot of klein, of er is wel een schip voor. Dat moet zo blijven. De overheid ziet dat steeds meer in en onderstreept dat met een innovatieprogramma dat de toekomst van het kleine schip nieuw leven moet inblazen. Een prima zaak.

Ach, we kunnen zo nog wel even doorgaan. Het is goed aan het eind van het jaar, als we de schepen rond de feestdagen voor de wal leggen om ook mentaal even bij te tanken, terug te blikken en niet alleen te denken aan wat er wellicht mis is gegaan, maar vooral ook aan wat er goed ging. En mogelijk nog beter kan. Daar hebben we weer een nieuw jaar voor. Alvast: prettige feestdagen!

‘Binnenvaart moet zich wel beter aan de regels houden’

De binnenvaart moet de naleving van wet- en regelgeving verbeteren. Dat stelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat op basis van de resultaten van een controleactie bij de Kreekraksluizen afgelopen zomer. Van de 37 gecontroleerde schepen, met in totaal 3040 containers aan boord, maakte bijna de helft één of meer overtredingen.

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en afval waren de overtredingspercentages respectievelijk 24,3% en 10,8%. In 10,8% van de gevallen waren de lading-

documenten aan boord niet in orde. Het niet hebben van de juiste ladingpapieren kan in geval van calamiteiten het werk van hulpdiensten bemoeilijken. Ruim een vijfde van de schippers had niet alle containers aangemeld bij het Informatie- en Volgstelsel van Rijkswaterstaat.

Bij een vergelijkbare controleactie in 2006 was iets meer dan de helft van de schepen in overtreding. Daaruit blijkt volgens de inspectie dat de naleving nauwelijks verbeterd is.

Nieuwe Botlekbrug straks mogelijk niet breed genoeg?

De binnenvaartvertegenwoordigers hebben in hun overleg met het Havenbedrijf Rotterdam hun bezorgdheid geuit over de doorvaartbreedtes van de nieuwe Botlekbrug. Zij delen de zorgen van de Koninklijke Schuttevaer, die de kwestie schriftelijk ahangig heeft gemaakt bij de minister.

Ook de havenmeester van Rotterdam heeft in zijn hoedanigheid van Rijkshavenmeester de bewindsman gewezen op de beperkingen van de doorvaartmogelijkheden in de toekomst. Ondertussen is het Havenbedrijf ook verzocht zo mogelijk meer ligplaatsen te creëren in de Botlek en het Hartelkanaal.

Schipperskerstfeest Tweede Kerstdag in de Pelgrimskerk

Varenden en oud-varenden kunnen Tweede Kerstdag weer gezamenlijk kerstfeest vieren in de Pelgrimskerk in Rotterdam-IJsselmonde. Voorganger is ds. D. Boer uit Urk. Verder is er samenzang onder begeleiding van een organist en met medewerking van een groot samengesteld koor. De leiding is in handen van de heer Peter Overduin.

Tijdens de dienst zal een collecte worden gehouden voor het project 'Fish for all, een voedselprogramma voor Ethiopie/Eritrea. Voor de kinderen is er een speciaal programma met medewerking van Harry Vogel.

Het traditionele schipperskerstfeest begint om 16.00 uur en duurt ongeveer anderhalf uur. Daarna is er ruim de tijd elkaar in een ontspannen sfeer te ontmoeten. Voor koffie, thee en een broodje wordt gezorgd. De toegang is vrij en de kerk is rolstoeltoegankelijk.

Varende kleuters beter in beeld

'Veranderingen onvoldoende doorgedrongen'

door Wim van Schaik

Het is moeilijk duidelijk te maken hoe onderwijs aan varende kleuters in elkaar steekt want wat zijn nu precies varende kleuters? Steeds weer blijkt dat buitenstaanders zich weinig kunnen voorstellen bij deze specifieke tak van onderwijs. Dat geldt echter ook voor insiders, mensen uit de binnenvaart en leerkrachten, Zelfs op basisscholen met varende kinderen blijken leerkrachten dikwijls niet te weten wat het onderwijs aan varende kleuters precies inhoudt. Daar wil het LOVK, de school voor landelijk onderwijs aan varende kleuters, wat aan doen.

Veel varenden herinneren zich nog het werken met 'de map' (Kleuter aan boord) en het bezoek aan de ligplaatscholen. Ook de mobiele juffen met hun tassen vol spullen kan men zich nog voor de geest halen. Maar dat het onderwijs aan varende kleuters de laatste jaren enorm is veranderd, is onvoldoende doorgedrongen. Jonge schippers weten soms niet van het bestaan van het LOVK af. Dat is jammer, want juist het LOVK zorgt ervoor dat ouders met jonge kinderen met een gerust hart kunnen blijven varen. Het onderwijs van het LOVK biedt namelijk de mogelijkheid dat kleuters bij hun ouders aan boord blijven en als het zover is, toch zonder problemen naar groep drie kunnen. En dan het onderwijs. Telkens weer blijkt dat leerkrachten niet weten wat het onderwijs aan varende kleuters precies inhoudt. Vaak wordt gedacht en gehandeld vanuit verouderde ideeën en blijkt dat men niet op de hoogte is van de ontwikkelingen die het onderwijs aan varende kleuters heeft doorgemaakt.

■ Nog te vaak onbegrip

Die onwetendheid en gebrekkige kennis is directeur Cobi Visser van het LOVK een doorn in het oog. Zij vindt het de hoogste tijd dat het onderwijs aan boord in de schijnwerpers wordt gezet. Bovendien ontmoeten de medewerkers van het LOVK, en niet te vergeten de ouders van varende kleuters, te vaak onbegrip als het gaat om hun inzet voor goed onderwijs aan boord en op de ligplaatscholen.

Het LOVK doet er dan ook alles aan duidelijk te maken waar zij, samen

met de ouders, voor staat. Jaarlijks verschijnt een uitgebreide schoolgids en in de loop van het jaar ontvangen ouders en relaties een aantal malen het informatieblad Langsij. Ook is er de website: www.lovk.nl. En misschien wel het allerbelangrijkste: de lijnen bij het LOVK zijn kort. Elke ouder kan terecht bij de eigen mentor en de directeur kan altijd gebeld worden.

■ LOVK in beeld

Het LOVK komt letterlijk in beeld met een presentatie op dvd over het onderwijs aan varende kleuters. Bij de totstandkoming van de dvd is nauw samengewerkt met het Bureau Voorlichting Binnenvaart. Producent van de film is Media Profile uit Landgraaf. Maar het gaat natuurlijk vooral om de varende kleuters. In korte stukjes van enkele minuten komen alle facetten van het onderwijs aan deze kinderen duidelijk en overtuigend aan bod met opnamen en interviews op de LOVK-locaties door heel het land. Kenmerkend is dat niet alleen medewerkers aan het woord komen, maar dat vooral de ouders zeggen wat zij ervan vinden.

■ Integraal onderwijs-systeem

De dvd geeft inzicht in het integrale onderwijssysteem van het LOVK. Duidelijk wordt dat dit een systeem is waarbij alle onderdelen met elkaar in verbinding staan en elkaar versterken. Dat leidt tot één krachtig onderwijssysteem voor varende kleuters. De kern daarvan wordt gevormd door het onderwijs aan boord. Ouders verzorgen dat zelf, ondersteund door een eigen mentor.



Het schoolgaan op ligplaatscholen en gewone basisscholen is een goede aanvulling op het onderwijs aan boord. Vooral de ligplaatscholen zijn belangrijk, omdat die in echt kleine groepen goed inspelen op de kleuters en op de omstandigheden van hun ouders. Zo kennen de ligplaatscholen geen halve schooldag en zijn ze ook op woensdag een hele dag open.

Nog belangrijker is dat alle ligplaatscholen met elkaar in verbinding staan en over de gegevens van de kleuters beschikken. Bovendien werken de mentoren op de ligplaatscholen, zodat ligplaatschoolbezoek gecombineerd kan worden met mentorcontact. Varende kleuters die van dit integrale onderwijssysteem van het LOVK gebruik maken, kunnen op alle basisscholen in Nederland instromen in groep drie.

■ Meer bekendheid

De dvd is een goed middel om het onderwijs bij nieuwe ouders te introduceren. Zij krijgen de schijf bij aanmelding van hun kind toegestuurd. Verder wordt de dvd verspreid onder relaties in de binnenvaart en van het onderwijs aan schipperskinderen. Op deze manier krijg je niet alleen een duidelijk beeld van wat het LOVK te bieden heeft, maar ook respect voor wat ouders aan boord doen. 'Het is veel, heel veel', zegt een ouder op de dvd, 'maar het zit goed in elkaar en de kinderen vinden het hartstikke leuk.'

Goede stemming houdt aan

Vooruitzichten 2008: kansen en bedreigingen

door Johan Salverda

De goede stemming in de binnenvaart houdt aan. Na een goed 2006, gaat ook dit jaar de boeken in als een prima jaar voor de binnenvaart. Door uitbreiding van de capaciteit in de binnenvaart verbetert de concurrentiepositie. Daarnaast zorgt de aantrekkelijke economie voor meer goederenstromen en daardoor voor meer ladingaanbod. De binnenvaart plukt daar de vruchten van. Alles wijst er op dat ook het komend jaar goed blijft.

Dat meldt de Rabobank, één van de grotere geldschietters in de binnenvaart, in haar laatste kwartaaloverzicht 'Cijfers & Trends'. De bank benadrukt, zoals te doen gebruikelijk, dat een en ander niet betekent dat het bij alle bedrijven goed gaat. De verschillen blijven groot. Zo gaat het goed met de meeste bedrijven in de droge ladingvaart en in de containervaart. Het vrachtaanbod in deze markten blijft groeien en de vrachtprijzen worden als goed beoordeeld en van een constant niveau. De grotere bedrijven profiteren daar het meest van 'maar ook de meeste schippers op kleinere schepen boeken voldoende resultaat.' Dat laatste zal voorlopig ook zo blijven. Zand- en grindschippers boeren ook aardig. Er wordt veel

gebouwd en er zit ook voor de komende jaren nog het nodige in de pijplijn. De tankvaart is zoals bekend een ander verhaal. Het ladingaanbod viel het afgelopen jaar tegen, mede door de zachte winter. De enkelwandige tankvaart krijgt het daarbij steeds moeilijker door het toekomstige verbod op die enkelwandigheid. De positie wordt nog moeilijker doordat sommige majors – BP bijvoorbeeld – op de wetgeving vooruit lopen.

■ Zorgen

De bank stelt opnieuw vast dat het goede perspectief heeft geleid tot een forse nieuwbouwgolf, waarvan het eind nog niet in zicht is. Voorlopig zal de 'cascoboot' uit China Nederland vaker aan doen dan de 'Pakjesboot'. Het zij zo. De rekenmeesters van de bank stellen echter wel vast dat de investeringsgolf reden tot zorg geeft voor de middellange termijn. 'Totnogtoe kan de markt de extra capaciteit prima opnemen, maar de vraag is of dat op lange termijn ook het geval is. Daar komt nog bij dat de grote vraag naar nieuwe schepen heeft geleid tot forse prijsstijgingen voor jonge en nieuwe binnenvaartschepen.'

Dat betekent simpelweg dat wie een ander schip koopt, meer moet opvaren om de exploitatie sluitend te krijgen. Het is op deze plaats al vaker aangestipt: de voortvarende binnenvaart loopt tegen een ander probleem aan. Het personeelstekort groeit nog steeds. Vooral het vinden van goede gekwalificeerde medewerkers is een probleem, aldus de Rabobank. 'Dit wordt nog eens versterkt doordat meer (nieuwe) schepen continue varen en daardoor extra bemanning nodig hebben.' Daarom wordt steeds vaker een beroep gedaan op buitenlandse werknemers (Polen, Tsjechen en Fillipijnen.)

■ ABN-AMRO

Ook de ABN-AMRO heeft een visie. Die bank stelt vast dat de vraag naar vervoer groeit, maar dat het aandeel van binnenvaart in tonkilometer stabiel blijft. Ook zegt de bank dat 'de sector kampt met lage rendementen door overcapaciteit en lage tarieven.' De toenemende productie en handel en de verplaatsing van productielocaties zorgen voor een gestage groei van vervoer. Daarnaast lijkt de binnenvaart door opstoppingen bij wegvervoer en de capaciteitslimieten van het spoor steeds aantrekkelijker. 'Toch is het aandeel van de binnenvaart in het binnenlandse transport in tonkilometer de laatste tien jaar steeds rond de veertig procent blijven steken.'

Ondanks de toevoeging van nieuwe tonnage waren volgens de bank de vrachtprijzen vorig jaar gemiddeld op een aanvaardbaar niveau. 'Door de groeiende economie, aanhoudend lage waterstanden en steviger onderhandelingen door de schippers zijn de vrachtprijzen eindelijk vlak onder of zelfs boven de kosten uitgekomen.' Deze stijging wordt erg belangrijk voor het rendement genoemd, 'want na jaren van efficiencyverbeteringen is er vaak geen ruimte meer voor kostenbesparingen.'

Overcapaciteit dreigt

Vooruitblikkend neemt ABN-AMRO waar dat de binnenvaartvloot sneller groeit dan het ladingaanbod met dreigende overcapaciteit als gevolg. Het vervoer van zand en grind zal de komende jaren redelijk stabiel blijven, het vervoer van agribulck en ertsen neemt verder af. Daar staat een groeiende stroom van kolen, chemische producten en metalen tegenover.

Na een verbod op enkelwandige tankers ontstaat een tekort aan dubbelwandige tankerruimte met hogere vrachtprijzen tot gevolg. De containervaart heeft last van congestie bij de terminals en ziet daardoor het wegvervoer als groeiende concurrent. Daar staat volgens de bank tegenover dat er groeimogelijkheden zitten in het vervoer van stukgoed en eindproducten. Die zijn nu nog vrijwel geheel in handen van het wegvervoer.

Tot slot: 'De vraag naar relatief kleine ladingpakketten en maatwerk, dus naar kleine schepen, blijft bestaan, ook door de veelvuldige lage waterstanden.' De Rabobank onderschrijft die blijvende vraag naar kleinere tonnages.

TOS nu ook gevestigd in Polen



Voor de meeste varende ondernemers is personeel een 'must' en daarmee een zorg extra. Personeel kost veel tijd en aandacht en brengt risico's met zich mee door ziekte of ontslag. TOS denkt met u mee, neemt risico's uit handen en regelt het voor u.

Met vestigingen in Tsjechië en Polen selecteert en regelt TOS Tsjechische en Poolse stuurlieden en matrozen voor u met geldige papieren en vertrouwd transport. Natuurlijk kan TOS u ook helpen aan Nederlands personeel voor één dag, enkele weken of langere tijd. Bel ons eens voor een informeren gesprek. Of kijk alvast op www.tos.nl



TOS Rotterdam Westerkade 7a (+31)10 - 436 62 93 **TOS Vlissingen** Boulevard Bankert 308 (+31)118 - 44 09 11
TOS Dĕcĭn (+420)412 - 510 181 **TOS Gdynia** (+48)58 - 783 03 80 **E-mail** info@tos.nl

www.tos.nl dé maritieme vacaturesite

VAAR OP ZEKER

U ontvangt onze ondersteuning bij

- vragen over contracten;
- geschillen in de familiesfeer;
- problemen met de overheid (zowel strafrecht als publiekrecht);
- vragen op het gebied van vervoersrecht.

Wij hanteren een gereduceerd tarief voor het eerste kennismakingsgesprek.



VANDIJK advocaten, Max Euwelaan 75, 3062 MA Rotterdam (Brainpark I)
tel.: 010-212 1220, fax: 010-212 0500, e-mail: mail@vandijkadvocaten.nl



BOTENBOUW TUKKER B.V.

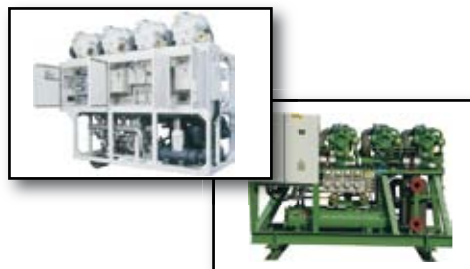
Sinds 1955 zijn wij gespecialiseerd in de bouw van **Peilvletten, Sleepvletten, Directievletten, Roeiboten, Voet/fietsveren, Roeivletten, Ankerbehandelingsvletten, Lelievletten en Vletten voor permanente bewoning**

Afgebeeld ziet u onze **Standaard TUKKER Peilvlet 1300**. Deze 13 meter lange en 4 meter brede vlet, kan worden uitgerust met alle mogelijke apparatuur voor dieptemeting en plaatsbepaling. Wij bouwen een lijn vletten variërend van 6,6 meter t/m 15 meter lengte met een scala van mogelijkheden.

Voor info: **Botenbouw Tukker BV**
Spijksedijk 2a, 4207 GN Gorinchem
tel: 0183-636728, fax: 0183-631732



AIR CONDITIONING HEATING VENTILATION REFRIGERATION



Heinen & Hopman Engineering: to ensure that you get the best Air Conditioning system to match your request. As a team they work together in the development, design, installation, commissioning and, if ever needed, in service for your Air Conditioning equipment. We can deliver of-the-shelf installations, but also Custom Build Air Conditioning Systems to fit any personal wishes."

HEINEN & HOPMAN ENGINEERING BV

Zuidwenk 45, Spakenburg, The Netherlands, Tel.: (+31)33 299 25 00, F.: (+31)33 299 25 99, Int.: www.heinenhopman.com, E.: info@heinenhopman.com

Kerstverhaal met een gerechtelijk staartje...

door Mr. Ynke Ooykaas, VANDIJK advocaten



In de zomer van 2007 liggen de gebroeders Johan en Cornelis de Witt met hun schip

'Re-Ve-Ne' (wat staat voor: Republiek der Verenigde Nederlanden) keurig vastgemaakt op een ligplaats. De broers gaan, zoals de laatste tijd gebruikelijk is, het weekend naar hun zieke vader. Door omstandigheden komen ze een dag later terug dan gepland. Als zij maandag 20 augustus 's avonds laat naar boord lopen, zien zij iemand in de woning scharrelen...

De broers aarzelen geen moment: ze pakken elk een van de vele stukken hout die op de kade liggen en gaan zachtjes aan boord. Johan loopt voorop, Cornelis volgt. De inbreker heeft niets in de gaten en is net de slaapverblijven van de broers aan het doorzoeken als hij ineens een forse klap tegen zijn hoofd krijgt. De dief is echter niet zo maar uitgeschakeld; met zijn mes probeert hij de broers te steken en weg te komen. Er volgt een flinke vechtpartij waarbij met name de broers de nodige klappen uitdelen. Na korte tijd komt de politie, gealarmeerd door andere schippers die wel doorhadden dat er aan boord van de Re-Ve-Ne iets niet pluis was. Zowel de broers als de inbreker moeten mee naar het bureau.

Op het bureau doen Johan en Cornelis hun verhaal. Zij hebben niets anders gedaan dan het beschermen van hun eigendom en de broers doen aangifte van inbraak. Tot hun stomme verbazing horen ze dat de inbreker, ene John Kievit, aangifte wegens mishandeling tegen hen heeft gedaan. Bij de vechtpartij schijnt zijn pols gebroken te zijn. Het onbegrip bij de broers is compleet als zij na enige tijd zowel van het Openbaar Ministerie als van John Kievit zelf een dagvaarding ontvangen. Het Openbaar Ministerie dagvaardt de broers wegens mishandeling, Kievit

vordert in de dagvaarding materiële en immateriële schadevergoeding voor het letsel dat hem is aangedaan.

■ **Averechts?**

Verbijsterd stappen Johan en Cornelis naar een advocaat om te informeren naar hun rechten. De raadsman legt uit hoe het zit.

Voor wat betreft de dagvaarding van het Openbaar Ministerie (de strafprocedure) geldt het volgende.

Iedereen mag zich verdedigen tegen een aanranding van lijf (bijvoorbeeld iemand probeert een ander in elkaar te slaan), eerbaarheid (bijvoorbeeld iemand probeert iemand anders aan te randen) of goed (bijvoorbeeld iemand probeert andermans portemonnee te rollen). Als men zich daarbij verdedigt, moeten altijd de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit in het oog gehouden worden. Deze eisen houden in dat het moet gaan om een noodzakelijke verdediging, het gebruiken van geweld moet het laatste redmiddel zijn.

In het geval van de gebroeders De Witt hadden zij de inbreker kunnen melden dat hij moest blijven staan omdat zij hem op heterdaad wilden arresteren. De broers hadden wellicht gepast geweld bij de aanhouding op heterdaad mogen gebruiken, maar met twee man inslaan op één inbreker (en dan ook nog eens met stukken hout) valt niet meer onder de definitie van gepast geweld.

■ **Slachtoffer of gebeten hond**

Voor wat betreft de dagvaarding van het 'slachtoffer' - Kievit - geldt het volgende. Als Kievit kan bewijzen dat de broers onrechtmatig ten opzichte van hem hebben gehandeld, dan moeten de broers de schade vergoeden die Kievit door hun toedoen heeft geleden. Belangrijk punt hierbij is dat een veroordeling in een strafprocedure in

beginsel voldoende bewijs oplevert van een feit.

De broers De Witt zijn zwaar teleurgesteld: er wordt ingebroken in hun woning, zij verdedigen zich en vervolgens zijn zij de gebeten hond...

■ **Eind goed**

Het is kort voor Kerstmis als de broers in het weekend weer op hun gebruikelijke ligplaats te vinden zijn en er ineens aan de stuurhutdeur wordt geklopt. Johan doet open. Tot zijn verbazing ziet hij de inbreker van een paar maanden geleden staan. Johan wil al bijna weer uithalen als Kievit zegt graag even een paar dingen te willen bespreken.

Aan het eind van het verhaal is er veel gewonnen. Hoewel ze nog steeds boos zijn over de inbraak, hebben de broers begrip gekregen voor de uitzichtloze situatie van Kievit. Op zijn beurt heeft Kievit aangegeven spijt te hebben van de inbraak, van de aangifte en van de dagvaardingen.

De broers - de beroerdsten niet - besluiten Kievit een kans te geven om uit de misère te komen en stellen hem voor aan boord te komen werken als matroos. Voorwaarde is echter wel dat alle procedures gestopt worden. Kievit geeft zijn advocaat direct opdracht de dagvaarding in de civiele procedure in te trekken. Dat is mogelijk.

Vervolgens belt Kievit met het Openbaar Ministerie dat hij de aangifte en de dagvaarding wil intrekken. Maar daar gaat de officier van justitie niet in mee. Hij heeft een eigen verantwoordelijkheid bij ernstige misdrijven zoals mishandeling toch te vervolgen en te dagvaarden, ook al wil het slachtoffer dit niet meer. De strafprocedure tegen de broers wordt daarom doorgezet. Wel belooft Kievit dat hij met de broers mee zal gaan naar de zitting om het verhaal uit te leggen.

Ligplaatsen heet hangijzer

KB pleit op themamiddag voor uniforme wetgeving

door Johan Salverda en Erik van Toor

De binnenvaart moet uiteraard aan de Vaartijdenwet voldoen. Dat betekent echter dat het steeds moeilijker wordt een veilige ligplaats te vinden, ook voor het afhandelen van normale zaken als boodschappen doen, kinderen halen en brengen en het wisselen van de bemanning. De ISPS-code, die veel bedrijven interpreteren als de verplichting een onneembaar ijzeren hek om het bedrijfsterrein te plaatsen, maakt het probleem nog groter.

Dat betoogde ONS-voorzitter Erik van Toor, ook lid van de Werkgroep Ligplaatsen van Kantoor Binnenvaart, vorige maand tijdens de themamiddag van KB. Onder leiding van Jan Veldman van KB kwamen daarvoor tijdens Europort Maritime de nodige geïnteresseerden bijeen om van gedachten te wisselen over de ligplaatsproblematiek. Die dreigt in Duitsland ondertussen nog groter te worden nu dat land de 'terroristencode' ook verder richting achterland gaat invoeren.

De kersverse Rijnvaartcommissaris Teun Muller wees erop dat veiligheid een 'zwaar onderwerp' is voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Hij zei toe vanuit die hoek de problematiek nogmaals onder de aandacht van de CCR te zullen brengen. Gewezen werd op de moeilijkheid dat de Duitse gemeenten over het algemeen autonoom zijn in hun beslissingsbevoegdheid. Dat betekent dat het ligplaatsenbeleid langs de Rijn op lokaal niveau wordt ingevuld en dat strookt niet altijd met de algemene belangen.

■ Inspanningen beloond

Ook de Internationale Afdeling van de Koninklijke Schuttevaer spant zich in voor een goed ligplaatsenbeleid, bleek uit de woorden van Martin van Dijk. Het lijkt erop dat het vele werk beloond wordt door de vaarwegbeheerders langs de Midden- en Bovenrijn, want er is

inmiddels een lijst met plaatsen langs de Rijn waar ligplaatsen zullen worden aangelegd. Daarvoor is zoals bekend vooralsnog een bedrag van tien miljoen euro uitgetrokken. Dat lijkt wellicht aan de krappe kant, maar er wordt wel mee aangegeven dat het probleem wordt onderkend en dat er actie wordt ondernomen.

Het ligplaatsenprobleem bestaat in Nederland natuurlijk ook. Rijkswaterstaat en daarmee de overheid is zich dat ook zeer bewust, aldus Andries Westrik van Rijkswaterstaat Zuidwest Nederland. Er liggen concrete plannen met name in Noord- en Oost-Nederland nieuwe ligplaatsen aan te leggen. Vanuit de zaal werd gesuggereerd kegelplaatsen, die vaak de hele nacht niet gebruikt worden door de schepen waarvoor ze bedoeld zijn, flexibel te gebruiken. Ook schepen zonder kegel zouden daar met toestemming van de autoriteiten moeten kunnen afmeren tot het moment dat zich een kegelschip meldt.

■ Uniforme wetgeving

Mr. Ynke Ooykaas deed de suggestie op charter een veilige ligplaats te eisen. In



Jan Veldman van Kantoor Binnenvaart hield de sprekers de microfoon voor.

de zeevaart is dat al jaren gebruikelijk. Beleidsmedewerkers van Kantoor Binnenvaart nemen op dit moment klachten over onveilige of ontoegankelijke laad- en losplaatsen zoveel mogelijk op met de individuele stuwadoors. KB zou graag zien dat er uniforme wetgeving komt waarin de toegang en het recht op overpad op bedrijfsterreinen wordt geregeld. Dat is wellicht de enige manier om tot een werkbare situatie te komen.



Rijnvaartcommissaris Teun Muller (links) en Erik van Toor zijn vol aandacht voor vragen uit de zaal.

‘Zonder mensen vitale binnenvaart onmogelijk’

Hoe houden we de binnenvaart gezond?

door Jan Veldman

Staatssecretaris Tineke Huizinga van Verkeer en Waterstaat heeft de beleidsbrief ‘Varen voor een vitale economie’ uitgebracht. Een prima initiatief van het ministerie om de beleidsdoelen eens op een rij te zetten en de wegen er naar toe te beschrijven. In de beleidsbrief staat veel over logistiek, infrastructuur, milieu, veiligheid, innovatie, et cetera. Op de volgende pagina’s leest u daar meer over. Aan de mens die werkt en leeft aan boord, wordt echter maar summier aandacht besteed.

Zonder mensen aan boord kan een schip nog steeds niet varen. Voor de bemanning worden steeds meer mensen van elders aangetrokken. Door de schaalvergroting en de toenemende continuïteit zijn steeds meer mensen nodig. We zien echter ook een tweedeling groeien. Evenals in de zeevaart is er een dekbemanning en een brugbemanning. De laatste meestal Nederlands en de eerste variërend van Pools, Tsjechisch en Roemeens tot Filippijns aan toe. Ook de wijze van varen wordt anders: bijvoorbeeld wisselbemanningen in met name de tank- en containervaart en aan boord wonende gezinnen in de drogeladingvaart. Al deze mensen wonen tijdens hun werkperiode aan boord en de laatstgenoemden ook in hun vrije tijd.

■ Missende voorzieningen

In de beleidsbrief wordt aan veel binnenvaartaspecten aandacht besteed. We noemden ze al. Wat echter buiten beschouwing blijft zijn de menselijke aspecten van vervoeren over water. Daarvoor zijn niet alleen goede vaarwegen nodig, maar ook fatsoenlijke ligplaatsen.

Niet alleen havens om te lossen en te laden, maar ook ruimte om te wachten op lossen en laden. Niet alleen aandacht voor uitstoot van CO₂ en NO_x naar de omgeving, maar ook aandacht voor rust voor de bemanning. Niet alleen veiligheidsmaatregelen als vaartijdenwet en technische eisen aan boord, maar ook overnachtingsplaatsen en een veilige afloop naar de wal.

Als we mensen aan boord van de schepen willen krijgen om het werk te doen, zullen er met de wal vergelijkbare leefomstandigheden moeten zijn. Dan moet er gelegenheid zijn van bemanning te kunnen wisselen, de auto van en aan boord te kunnen zetten, moet rustig overnacht kunnen worden of moeten boodschappen aan boord gehaald kunnen worden. Kortom, we moeten alles kunnen doen wat de doorsnee Nederlander gewoon vindt om te doen. Daar mist nog wel wat.

■ Initiatieven nodig

Inmiddels begint het onderwerp gelukkig steeds meer aandacht te krijgen.

Wordt duidelijk dat het mankeren van voldoende van deze faciliteiten mensen afkerig maakt in de binnenvaart te (blijven) werken.

Gelukkig zijn er lichtpuntjes. Vooral dankzij het lobbywerk van de Internationale Afdeling van Koninklijke Schuttevaer is er aan de Boven-Rijn beweging. Zijn in Keulen weer ligplaatsen teruggekomen en wordt er over Bingen weer gesproken. En zijn er plannen voor een overnachtingshaven tussen Wesel en Duisburg. Ook in Nederland zijn dergelijke initiatieven nodig. Denk aan de IJssel of de Maasroute. Denk aan het verdwijnen van ligplaatsen in Zwijndrecht.

Mensen in de binnenvaart willen graag varen, maar toegankelijke en veilige ligplaatsen zijn nodig om mensen aan boord te krijgen en te houden. Zonder mensen is een vitale binnenvaart niet mogelijk!



Mobiele Maasboulevard

Skatend langs de Maasboulevard is de skyline van Rotterdam een foto waard. Een mobieltje met fotofunctie plus panoramastand biedt dan uitkomst. Het resultaat komt als volgt tot stand. Je begint aan de linkerkant van het te fotograferen object en maakt de eerste foto. Die sla je in je telefoontje op en dan krijg je alleen de meest rechtse kant van de foto op je scherm te zien (contouren van gebouwen, etc.). Je houdt de camera zo, dat het echte tafereel keurig binnen de contouren op het scherm valt en je maakt foto twee. En daarna precies hetzelfde met foto drie. Die opnamen worden vervolgens aan elkaar gebreed tot een panoramafoto met een resultaat dat er zijn mag. En dat met een mobieltje...
(Foto: Mirjam van den Berg)

Hoge verwachtingen v

Kabinet wil kansen verzilveren

door Johan Salverda

Als we even niet kijken naar dreigende overcapaciteit als gevolg van de ongebreidelde nieuwbouw op de wat langere termijn, lijkt de binnenvaart een uitstekende toekomst tegemoet te gaan. Het kabinet heeft een hoge pet op van de sector, die nodig wordt geacht om de economie draaiende te houden. Het is niet voor niets dat de vitale rol van de binnenvaart is vastgelegd in het Coalitieakkoord. Dat beleid is inmiddels uitgewerkt in de brief 'Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart.' Daarvoor worden tien nieuwe en 24 bestaande maatregelen getroffen.

Een belangrijk uitgangspunt van het kabinet is de Nederlandse snelwegen zoveel mogelijk te ontlasten. De binnenvaart kan daarin een grote rol spelen. Ondermeer als het gaat om containervervoer. De sector heeft daarin een marktaandeel van 33 procent, maar

aantoonbare inefficiëntie in de logistieke keten (vooral in de zeehavens) leidt er toe dat bedrijven kiezen voor het wegtransport, spoorvervoer of buitenlandse havens.

Het kabinet stelt vast dat veel winst kan worden behaald met een betere

overslag van containers van de zeehaventerminals naar de binnenvaart. Er is nu sprake van grote vertragingen door schaarste in de overslagcapaciteit voor de binnenvaart en een niet optimale benutting van de beschikbare capaciteit. Dit komt door gebrekkige ladinginformatie, te beperkt inzicht in de planning en onvoldoende samenwerking tussen zeehaventerminals en de containerbinnenvaartoperators.

Het Rijk is er dan ook veel aan gelegen de afhandelingcondities voor de binnenvaart in Rotterdam te stimuleren, ook al omdat het containervervoer nog

Een schip moet varen



Aanvaring gehad? Motor beschadigd? Grote kans dat onze expert al in de loshaven op u staat te wachten om de noodzakelijke actie te ondernemen. Uw zaken moeten immers zoveel mogelijk doorgaan! Daarom hebben wij eigen experts in vaste dienst. Zij staan 24 uur per dag, 7 dagen per week klaar om u te helpen bij schade. Snelheid van handelen, persoonlijke betrokkenheid en kennis van binnenvaartzaken zijn de onderscheidende karaktereigenschappen van onze experts. U bent nog niet verzekerd bij Schepen Onderlinge Nederland? Neem dan snel eens contact op voor een aantrekkelijke offerte.

En verzekeringsvoorwaarden moeten aantrekkelijk zijn

- gunstige premie / zeer ruime dekking
- professionele experts met veel knowhow van uw schip
- 100% vergoeding hulploon en snelle uitkering bij schade



Schepen
Onderlinge
NEDERLAND u.a.

(050) 525 55 00
(0180) 48 72 27
www.son.nl

VOOR EEN AANTREKKELIJKE OFFERTE
OF VRAAG OFFERTE AAN OP
BEL
0180-48 72 27
WWW.SON.NL

100% BETROKKEN BIJ BINNENVAART

van binnenvaart



De containervaart stevent af op een groter marktaandeel. (Foto Annemarie van Oers)

explosief groeit. De knelpunten moeten in onderling overleg zo snel mogelijk worden opgelost. Het kabinet wijst erop dat containervaart vanaf 60 – 100 kilometer concurrerend is met het wegtransport, waarbij wordt uitgegaan van één keer overslag voor het voren natransport. Dynamisch verkeersmanagement hoort bij de te nemen maatregelen.

■ Bereikbaarheid binnenhavens

De containervaart is één van de vijf speerpunten, waar het regeringsbeleid op rust. Een andere is de bereikbaarheid van de binnenhavens. Die moet beter, aldus het kabinet, dat fors inzet op het bevaarbaar maken en houden van de kleinere vaarwegen. Daarop kunnen de kleinere schepen een grote rol spelen. Dan moeten er echter wel

voldoende havens zijn en blijven, waar de binnenvaart terecht kan.

Het kabinet stelt 55 miljoen euro beschikbaar voor zogenaamde 'quick wins' voor het verbeteren van de bereikbaarheid van een aantal binnenhavens. Het overheidsgeld wordt verdeeld onder regio's die voldoen aan de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit ten aanzien van natte bedrijfsterreinen en overslaglocaties. Een nadere selectie van te honoreren projecten wordt gemaakt op basis van de verhouding tussen en de verdeling van de projectkosten en de bedrijfseconomische baten.

Als over een dergelijke 'quick win' een bestuurlijk akkoord is bereikt, wordt de regionale bijdrage aan de kosten gestort in het regionale mobiliteitsfonds van de betreffende regio en daarna aangevuld met een evenredige rijksbijdrage van maximaal vijftig procent van de totale kosten. Naast dit alles wordt het wegwerken van de achterstand van het onderhoud op de rijksvaarwegen met twee jaar versneld.

■ Nog schoner

Zwaar ingezet wordt ook op het verder versterken van de schoonste vorm van vervoer die de binnenvaart nu al is, ondermeer vanwege het relatief lage energieverbruik. Om deze positie te behouden worden nieuwe initiatieven genomen om luchtverontreiniging, energieverbruik en watervervuiling te beperken. Het kabinet heeft ruim vier miljoen euro uitgetrokken voor het energieprogramma VoortVarend Besparen, dat ervoor moet zorgen dat de binnenvaartvloot vijf procent minder CO₂, stikstof en fijn stof uitstoot.

De binnenvaart geldt als een veilige

manier van transport in vergelijking tot andere sectoren in het goederenvervoer. Om dit zo te houden en waar mogelijk nog verder te verbeteren wordt volgend jaar het Comité voor de binnenvaartveiligheid opgericht. Dat houdt zich niet alleen bezig met technische zaken, maar richt zich ook op de menselijke factor bij het voorkomen van incidenten in de binnenvaart.

Tot slot: de ambitie van dit kabinet is dat de binnenvaart de kansen verzilverd die ertoe moeten leiden dat het marktaandeel van de sector gaat groeien. Daar is de overheid veel aan gelegen.



Het Centraal Overleg Vaarwegen heeft een Kanskaart Binnenvaart ontwikkeld, waarmee getracht wordt een beeld te schetsen van regionale overslagcentra met meer of minder prioriteit. Daarmee wordt ingespeeld op de 55 miljoen euro, die het kabinet ter beschikking stelt voor een betere bereikbaarheid van binnenhavens. Het COV is blij met die impuls, die de rol van de binnenvaart verder versterkt.

Al 170 jaar
specialist in schepsverzekerings

*"Schades worden snel
opgepakt en afgehandeld"*

Jeroen den Hollander



Helaas hebben we aan het begin van onze schipperscarrière schade opgelopen. Gelukkig waren we verzekerd bij efm. Efm heeft ons goed geholpen bij de afwikkeling van de schade en daar zijn we erg blij mee. Het contact met de mensen van efm is erg prettig, ik heb het gevoel dat ze met je meedenken. Daarbij komt ook nog dat de premie concurrerend is.

tel.: 0522 - 24 36 00 • fax: 0522 - 24 36 99 • e-mail: info@efm.nl • internet: www.efm.nl

efm verzekeringen is opgericht in 1999 als voortzetting van de Eensgezindheid, opgericht in 1882 en de Friese Maatschappij, opgericht in 1837.



Binnenvaart Unit Nederland

Locaties:
Maasbracht
Rotterdam
Terneuzen
Zwolle

Wilhelminaplein 7-8
3072 DE Rotterdam
tel. (010) 4962640
fax (010) 4962688
e-mail: binnenvaartunit.nederland@nl.abnamro.com

J.A. BALCK BV
SCHEEPSREPARATIES

Nijmegenstraat 29, 3087 CD Rotterdam • Haven nr. 2184
Telefoon 010 - 4850134 • Fax 010 - 4854772
e-mail: info@balck.nl • www.balck.nl



INBOUW, VERKOOP EN REPARATIE
VAN SCHEEPS-, INDUSTRIËLE EN
PLEZIERVAARTMOTOREN

J.C. Terlouw B.V. MACHINEFABRIEK EN REPARATIEBEDRIJF

UNIVERSEEL VAKMANSCHAP

Hoofdkantoor Breevaartstr. 25. Tel. 010-4152211
3044 AG Rotterdam. Fax 010-4152351
Afdeling IJmuiden: Middenhavenstraat 35
Tel. 0255-512785. Fax 0255-511011
J.C. Terlouw Jachtservice: Kennemerboulevard 714, IJmuiden
Tel. 0255-519723. Fax 0255-519724

Samenwerking als basis voor Platform VoortVarend Besparen

In vier jaar tijd naar vijf procent brandstofbesparing in de binnenvaart. Dat is het streven van het Platform VoortVarend Besparen. Samenwerken vormt daartoe de basis. Staatssecretaris Tineke Huizinga en de eerste partners van het Platform hebben daarom een overeenkomst getekend om gezamenlijk de binnenvaart nog schoner en zuiniger te maken.

In september 2007 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat 4,3 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het vier jaar durende programma VoortVarend Besparen. Nu is de binnenvaart al de meest energiezuinige en milieuvriendelijke wijze van vervoer, maar proeven geven aan dat er nog meer brandstof bespaard kan worden. Om een besparing van vijf procent in 2010 mogelijk te maken, is het Platform VoortVarend Besparen opgericht. Het Platform geeft praktische adviezen aan de branche en draagt oplossingen aan om schoner te varen. Vier rederijen en een schipper zijn de eerste partners in het Platform,



Zeven partijen tekenden de overeenkomst tot samenwerking. Staatssecretaris Tineke Huizinga (derde van links) tekende namens het ministerie. (Foto SenterNovem)

dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met SenterNovem ondersteunt.

■ Brandstofmeters

Eén van de manieren waarop het Platform een brandstofbesparing wil

bereiken is het stimuleren van het gebruik van brandstofmeters. Deze zijn een goede ondersteuning bij de bewustwording van brandstofgebruik. Naast voordelen voor het milieu en lagere kosten voor schippers is de gestelde besparing noodzakelijk vanwege de te verwachten groei van de binnenvaart. Het besparen op brandstof kan ervoor zorgen dat de groei zo min mogelijk nadelige effecten heeft op het klimaat. Het Platform gaat ook mogelijkheid bekijken om nieuwe technologieën te (laten) ontwikkelen om energiezuiniger te kunnen varen. Daarnaast zal worden ingezet op het integreren van energiezuinig varen in de bestaande schippersopleidingen. In de toekomst zal een training energiezuinig varen ontwikkeld worden en is er de mogelijkheid een coach te raadplegen die kennis deelt, tips geeft en vragen beantwoordt op dit gebied.

Platform VoortVarend Besparen bestaat uit: Danser Group, Ronald Versloot -VOF Commander Tankscheepvaartbedrijf, ThyssenKrupp Veerhaven BV, Vopak Barging Europe BV, Wijgula BV en wordt gefaciliteerd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en SenterNovem. Tijdens de uitvoering van het programma kunnen nieuwe partijen zich aansluiten.

Cleanest Ship moet binnenvaart op een schonere toekomst wijzen

Voorzitter Ruud Lubbers van Rotterdam Climate Initiative heeft het officiële startsein gegeven voor het Cleanest Ship, een project dat laat zien hoe binnenvaartschepen hun brandstofefficiëntie kunnen optimaliseren en de uitstoot van schadelijke stoffen kunnen verminderen.

Cleanest Ship is het resultaat van een samenwerking tussen het pan-Europese project CREATING en energie-maatschappij BP dat één van haar smeeroletankers, de 'Victoria', als demonstratievaartuig ter beschikking stelt. Cleanest Ship maakt gebruik van bestaande technologieën om optimale transportresultaten en vermindering van uitstoot te realiseren. De toepas-

sing van zwavelvrije brandstof, een snelheidscontrole systeem, selectieve katalytische reductie en een roetfilter zal een brandstofbesparing tot 10 procent realiseren en een aanzienlijke vermindering van stikstofoxiden (NOx) van 90 procent, fijnstof (PM) van 98 procent, zwaveloxide (SOx) van 99 procent en kooldioxide (CO2) tot 10 procent.

CREATING is een onderzoeksproject binnen het Zesde Kaderprogramma van de Europese Commissie, waar 23 partners uit negen Europese landen aan deelnemen. De doelstelling is binnenvaarttransport op een economische wijze te stimuleren en de concurrentiepositie ten opzichte van wegtransport te bevorderen.

Subsidie walstroomaansluiting kan een fors voordeel opleveren

Wie een walstroombestelling aan boord plaatst kan aanspraak maken op subsidie. Die is verkrijgbaar vanuit de regeling Willekeurige Afschrijving Milieu-Investeringen (VAMIL) en Milieu-Investeringsaftrek (MIA). Deze combinatie bestaat uit een aftrekpercentage van dertig procent (MIA) en een zelf te bepalen tijdstip van afschrijving (VAMIL). Dit kan een behoorlijk voordeel opleveren.

De subsidieregeling is bedoeld voor het gebruik van aangeboden walstroom aan boord van een schip, niet zijnde een pleziervaartuig, zodat de eigen generator niet gebruikt wordt als het schip aan de kade ligt. De regeling is van toepassing op aansluitpunt(en), aanpassing van het elektrische systeem aan boord, verlengkabel om een verbinding tussen het schip te kunnen maken en de walstroomkast.

■ Vergoeding

Specifiek betekent dit dat de regeling het volgende vergoedt:

- Aanschaffingskosten. Hieronder vallen de kosten die bij derden zijn gemaakt, zoals de aankoopsum plus de bijkomende kosten die nodig zijn om een bedrijfsmiddel bedrijfsklaar te krijgen (bijvoorbeeld montagekosten). Bedrijfsmiddelen die eerder door een ander zijn gebruikt, komen niet in aanmerking.
- Voortbrengingskosten. Hiervan is sprake als een bedrijfsmiddel of delen daarvan in de eigen onderneming is vervaardigd. Ook kosten voor het aansluiten en installeren van een bedrijfsmiddel door de eigen onderneming kunnen als voortbrengingskosten worden aangemerkt. Alle kosten hiervoor gemaakt binnen de eigen onderneming horen tot de voortbrengingskosten, bijvoorbeeld de arbeidskosten van een werknemer die een in delen geleverde machine in elkaar zet.
- Aanpassingskosten en/of nieuwe toegevoegde onderdelen. De kosten die

hieruit voortvloeien kunnen in aanmerking komen als het 'aangepaste bedrijfsmiddel' voldoet aan de eisen van de Milieulijst.

- Onderhoudskosten komen nooit in aanmerking.

Op de website van SenterNovem kunt u meer informatie vinden, ook over aanvraag- en behandelingsprocedure. Deze is: www.senternovem.nl/vamil_mia/index.asp Bellen of mailen kan ook: 038 - 455 34 80, mail: miavamil@senternovem.nl

■ Maashaven

In de Rotterdamse Maashaven heeft havenwethouder Mark Harbers onder tussen de eerste moderne walstroombestelling voor de binnenvaart in gebruik gesteld. De pilot Walstroom Waalhaven is zoals bericht een samenwerking tussen het Havenbedrijf

Rotterdam en Eneco Energie. Het proefproject loopt tot april 2009.

In de Maashaven zijn twintig walkasten geplaatst met ieder zes aansluitingen. De pilot richt zich op kleinere binnenschepen die via de mobiele telefoon walstroom kunnen aanvragen en aan de kade via een verlengkabel stroom kunnen afnemen.

Met walstroom proberen Eneco en het HbR ondermeer de uitstoot van fijnstof te verminderen. Beide bedrijven ondersteunen actief het Rotterdamse Actieprogramma voor een gezonder klimaat in Rotterdam.

Een ander voordeel voor zowel de binnenschippers als de omwonenden is dat walstroom geen geluidshinder veroorzaakt van generatoren. Is het proefproject een succes, dan zal het HbR 'de walstroom in 2009 gaan uitrollen.'



Pistoolhaven in vogelvlucht

Vanuit de lucht gezien ziet de Pistoolhaven (havennummer 6360) aan het Beerkanaal in Europoort er zo uit. De haven is gereconstrueerd en heeft een nieuwe functie gekregen als 'dienstverlenende haven'. Het Loodswezen is de voornaamste gebruiker. De Pistoolhaven is vergroot tot een lengte van honderd meter door de aanleg van een glooiing en nieuwe golfbrekers. Een nieuwe steiger biedt ligplaats aan schepen van het Loodswezen. Een 'multifunctionele afmeervoorziening' is bedoeld voor andere nautische dienstverleners als het Havenbedrijf Rotterdam. Regio Rotterdam-Rijnmond van het Loodswezen opereert vanaf komend voorjaar vanuit een nieuw regiokantoor aan de Pistoolhaven. De reconstructie past in het beleid van het HbR, dat erop gericht is zo efficiënt mogelijk om te gaan met de resterende ruimte van het haven- en industriegebied. Kraaijeveld BV Waterkundige Werken uit Dordrecht tekende voor de werkzaamheden. Die kosten 2,8 miljoen euro. (Foto: Dick Sellenraad)

Elektronische melding stuit nog op praktische hobbels

CCR: binnen paar jaar algehele verplichting

door Jan Krusinga

Het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) verplicht vanaf 1 april komend jaar dat alle ADNR-containers en - vanaf twintig containers of meer, ook de gewone laadkisten - elektronisch moeten worden aangemeld bij de vaarwegbeheerder. Concreet betekent dit dat de schipper alle ladingdocumenten die hij binnenkrijgt, na belading in elektronische vorm (digitaal) moet doorsturen naar de vaarwegbeheerder. Voor de containervaart is dit een enorme vooruitgang, maar niet elk schip is altijd in staat dit ook in praktijk te brengen. Dat bleek tijdens een voorlichtingsworkshop van de Centrale Commissie Rijnvaart eind vorige maand in Bonn.

Als gezegd betekent de elektronische melding een vooruitgang, maar niet eerder dan dat alle documenten ook werkelijk digitaal beschikbaar zijn en de verbindingen in orde. Juist daaraan schort het nog vaak, reden waarom ESO en EBU tot nu toe terughoudend hebben gereageerd.

Het kan een interne oorzaak hebben (de apparatuur is nog niet aanwezig of niet geschikt) of een externe (ontbreken van mobiele verbindingen). Maar vaker nog werken opdrachtgevers niet mee en sturen ze de gewenste documentatie niet digitaal. Doen ze dat wel, dan vaak nog slechts op papier. Dat is dus niet digitaal, maar tot dat laatste worden ook faxen gerekend...

Daarnaast bestaat op dit moment over de juiste definitie van een container nog enige onduidelijkheid. De omschrijving van de laadkist heeft nadere concretisering teneinde onzekerheid te vermijden over de plicht van het wel of niet melden.

■ Voorwaarden

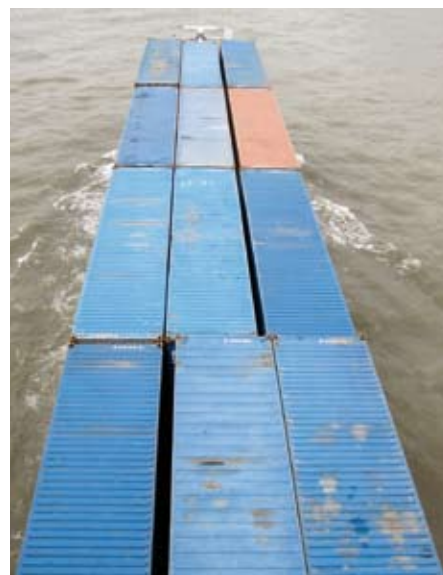
De nautisch-technische Commissie (NTK) van EBU en ESO liet tijdens de zitting weten ingenomen te zijn met de voortvarendheid van de CCR, maar stelt tegelijkertijd vast dat de binnenvaart geen verantwoording kan nemen als de verlader in gebreke blijft of als het mobiele netwerk niet op orde is. Vooral in de grensgebieden kunnen

verbindingen lastig zijn en de communicatiekosten (roaming) behoorlijk opjagen vanwege het versturen van de vele data.

De NTK heeft ook gewezen op een onveilige situatie die op de vaarweg kan ontstaan als de schipper op het voorgeschreven tijdstip zijn ladinggegevens niet kan doorsturen. Daarom is door de NTK een proefproject met een tiental schepen voorgesteld, zodat mogelijke problemen in een vroeg stadium aangepakt en opgelost kunnen worden.

De CCR maakte tijdens de workshop duidelijk dat de schipper verantwoordelijk is voor het aanleveren van de juiste ADNR- en containergegevens zodra het schip gaat vertrekken. Met het oog op de veiligheid op zich geen onlogische regel, maar dan moet de schipper wel over de juiste gegevens kunnen beschikken.

Tijdens de workshop werd ook duidelijk dat aanwezige vertegenwoordigers van overheden en verladers het er over eens zijn dat de binnenvaart een schakel in de keten is. Dat geeft echter ook verlader en overheid verantwoordelijkheden de schipper in staat te stellen te beschikken over de juiste gegevens in digitale vorm en deze te kunnen versturen. Verwachten dat de schipper de gegevens van papieren documenten digitaliseert, is niet meer van deze tijd. Het geeft bovendien veel kans op fouten.



De juiste definitie van een container is nog steeds niet duidelijk. (Foto Annemarie van Oers)

Het verladend bedrijfsleven heeft op dit moment met betrekking tot het aanleveren van digitale informatie nog niet alles op orde. De aanwezige vertegenwoordigers verzekerden de vergadering echter wel tijdig aan de verplichting te kunnen voldoen. In die gevallen en op die plaatsen waar nog witte vlekken in het communicatienetwerk zitten, heeft de CCR zich bereid verklaard zich te zullen inzetten dit op orde te krijgen.

Desondanks zal het voorkomen dat een verbinding tijdelijk niet beschikbaar is. In dat geval kunnen schepen bij vertrek de gevraagde gegevens ook door de verlader aan de vaarwegbeheerder laten versturen. De schipper moet dan wel zorgen dat de overige verplichte (scheeps)gegevens bijgevoegd worden.

De intentie van de CCR is dat na de invoering en een evaluatie van deze regeling, over enkele jaren de elektronische melding voor alle vaartuigen verplicht wordt.

Vaarweggebruiker: RWS op koers

'Liggen we op koers, of moeten we bakens verzetten'? was de vraag van Rijkswaterstaat medio november tijdens de tweede Spiegeldag voor vaarweggebruikers. De overgrote meerderheid van de ongeveer 240 aanwezige beroeps- en recreatieschippers liet weten dat Rijkswaterstaat op koers ligt met het invullen van de vorig jaar gemaakte afspraken. Daarnaast werden nieuwe afspraken gemaakt.

Als successen van Rijkswaterstaat werden genoemd: de actie 'Varen op de IJssel doe je samen', het op diepte brengen van de Waal en het vervangen van de deuren van de Irenesluis. Zaken die nog niet voldoende zijn opgelost, zijn de achterstand in het groot onderhoud en de problematiek rond de wacht- en overnachtingsplaatsen.

Boetes voor te diepe schepen Julianasluis

Zuid-Holland gaat scherper controleren op de maximale diepgang van schepen voor het passeren van de Julianasluis in Gouda. Met ingang van 1 januari 2008 worden schepen die dieper steken dan is toegestaan, beboet.

De provincie zegt dat veel schepen zich niet houden aan de toegestane afmetingen op de vaarweg Gouda-Amsterdam. Met name de maximaal toegestane diepgang wordt hierbij regelmatig overschreden. Daarom wordt de controle op de naleving van de regels verscherpt. De diepgang wordt gecontroleerd door een gediplomeerd ijkmeester.

De maximaal toegestane diepgang op de Gouwe bedraagt 2.80 meter. De drempeldiepte van de Julianasluis in Gouda is 3.40 meter onder het peil op de Gouwe. Daardoor is een vlotte in- en uitvaart gewaarborgd, meent de provincie.

'Dieper laden kan (ernstige) schade aanrichten aan de rails waarover de deur loopt en aan de bodem van de sluis', melden de provinciale vaarwegbeheerders.

Veel gebruikers spraken hun waardering uit voor de dag en zijn blij dat ze op deze Spiegeldag hun mening kunnen geven. Rijkswaterstaat gaf ook aan hoe belangrijk het is om de gebruikers te horen.

■ Nieuwe afspraken

De Spiegeldag 2007 heeft belangrijke nieuwe afspraken opgeleverd:

- Rijkswaterstaat gaat nog meer samenwerken met provincies, waterschappen en havenbedrijven om het groot onderhoud aan de vaarwegen beter af te stemmen en daarmee de hinder voor de gebruikers te beperken;
- Rijkswaterstaat gaat volgend jaar stewards op de sluis werven die meer affiniteit hebben met de nautische sector. De gebruikers zullen mee-

denken over hoe Rijkswaterstaat dat het best kan doen.

Ergernis top-3

Rijkswaterstaat gaat meer voorlichten over de top-3 van ergernissen. De bedoeling is natuurlijk deze zoveel mogelijk terug te dringen.

De top-3 wordt 'ingevuld' door:

- Recreatievaart die de verkeerde plaats op de vaarweg inneemt (zoals niet-stuurboordwal);
- Beroepsvaart die de schroef in het werk houdt in de sluis;
- Recreatievaart die geen rekening houdt met de dode hoek van de beroepsvaart.

Arbode Maritiem: cursussen binnenvaart met korting voor leden

Arbode Maritiem BV heeft voor de eerste helft van 2008 weer een binnenvaart cursusaanbod vastgesteld. Het betreft een overzicht van de data en plaatsen. Voor de tweede helft zal tegen die tijd een volgend overzicht worden gepubliceerd.

Leden van Kantoor Binnenvaart ontvangen ongeveer tien procent korting. Vermelde tarieven zijn exclusief BTW.

Cursusnaam	Prijs	Korting
Basis BHV	299,—	269,—
Basis BHV met vrijstelling EH /BO	229,—	206,—
Jaarlijkse verlenging BHV combi	199,—	179,—
Verlenging BHV EH of BO	99,—	—
Herexamen BHV per onderdeel	49,—	—
Leider BHV	449,—	404,—
EHBO	775,—	697,—
Jaarlijkse verlenging EHBO	229,—	206,—
AED	159,—	143,—
Jaarlijkse verlenging AED	29,—	—
B-VCA	249,—	224,—
B-VCA verlenging 10 jaar	179,—	161,—
B-VCA toeslag mondeling examen	219,—	—
B-VCA alleen examen	109,—	—
B-VCA alleen boek + examen	159,—	—

Als u belangstelling heeft voor het volgen van een cursus, kunt u het overzicht met plaatsen, data en een inschrijfformulier bij Kantoor Binnenvaart aanvragen. De prijzen kunt u vinden in bovenstaande tabel. Bel naar 010 - 20 60 600, of mail naar a.langstraat@kantoorbinnenvaart.org.



Jaarvergadering ONS en RKSB



Donderdag 27 december houden ONS en RKSB hun leden-/jaarvergadering in het KSCC-schipperscentrum in Nijmegen. De uitnodiging en de vergaderstukken zijn begin december naar de leden en donateurs verstuurd.

Voorafgaand aan de ledenvergadering houdt de RKSB tien uur 's morgens een heilige mis, voorgedaan door aalmoezenier Van Welzenes. Een ieder is van harte uitgenodigd deze mis bij te wonen.

De (besloten) ledenvergaderingen van beide organisaties worden gehouden van 11.00 - 12.00 uur. Daarna volgt de gezamenlijke jaarvergadering. Een greep uit de agendapunten: stand van zaken, financiën en bestuursverkiezing.

Bij beide organisaties zijn bestuursleden aftredend. Ook zal een nieuwe voorzitter moeten worden gekozen. Zowel ONS als RKSB doen een dringend beroep op de leden zich kandidaat te stellen voor een

functie in het bestuur. Het programma voorziet in een middagpauze/lunch tussen 13.00 en 14.00 uur. Voor soep en broodjes wordt gezorgd. Introducees en genodigden zijn vanaf dit tijdstip van harte welkom.

Twee uur 's middags begint het openbare deel van de leden-/jaarvergadering. Thema: Milieu in de binnenvaart. Rond vier uur valt de laatste hamerslag en kunnen de aanwezigen onder het genot van een hapje en een drankje nog even napraten.



“ONS” Bertus 90!

Voor ONS-ers van het eerste uur is dit geen onbekende: Bertus (Bessel) van den Akker.

In zijn 'actieve' ONS-jaren fervent aanhanger en kampioen ledenwerwer. Bij zijn afscheid in oktober '93 benoemd tot ere-donateur. Op 13 november is Bertus 90 jaar geworden.

ONS verraste hem met een bezoekje en stelde met genoeg vast dat hij nog even adrem is als vroeger. Gefeliciteerd!

Wij verzoeken u vriendelijk (in verband met de catering) uw komst vooraf aan te melden via 010-2060601 of: ons@kantoorbinnenvaart.org

Bestuur en medewerkers van de ONS en de RKSB rekenen op uw komst. Als ONS- of RKSB-lid heeft u stemrecht; maak daar gebruik van! Uw mening is immers medebepalend voor het te voeren beleid.

Wij wensen u fijne Kerstdagen en graag tot ziens op donderdag 27 december in Nijmegen!

VRAAG EN ANTWOORD

Kunt u mij vertellen of ik tijdens mist op het IJsselmeer zonder radar mag varen?

Volgens artikel 29 lid 3 van het Binnenvaartpolitiereglement moet een schip op de in bijlage 9 vermelde vaarwegen bij slecht zicht op radar varen. Op deze vaarwegen moet een schip dat niet op radar kan varen op de dichtstbijzijnde ligplaats gaan liggen. Dus voor de lijst vaarwegen waar de radar-

verplichting (en overigens ook marifoon) geldt, zie bijlage 9 BPR.

...

Een tankvaartondernemer vroeg ons het volgende: Ik hoorde dat het per 1 januari 2008 verplicht is een systeem aan boord te hebben, zodat tijdens het lossen met de eigen lospomp het losproces van de walzijde uitgeschakeld kan worden (noodstop). Klopt dat en zo ja, moet dat dan onder klasse of kan ik dat zelf aanpassen?

Even een paar zaken op een rij. Deze vraag betreft de ADNR-artikelen 9.3.1.21.5b, 9.3.2.21.5b en 9.3.3.21.5c. Hierin wordt voorgescreven dat om vanaf de walzijde de noodstop te kunnen gebruiken, deze aangepast moet zijn voor de eerstvolgende keuring voor het Certificaat van Onderzoek na 1-1-2007. Dat is dus niet perse per 1 januari 2008. Onder klasse en niet onder 'zelfbediening'.

...



Van het secretariaat



Eindejaarsbijeenkomsten

In het vorige magazine stond de vooraankondiging van de eindejaarsbijeenkomsten met de tijden. Dat is iets aangepast. Bij Rotterdam en Werkendam hebben we rekening gehouden met andere bijeenkomsten in de regio, respectievelijk van Schuttevaer-afdeling Drechtsteden en de Rabobank. Daarom nog even kort:

Duisburg, Ned. Kerk a/d Ruhr (zaterdag 22 dec.), *Zwolle, Campanile hotel* (maandag 24 dec.), beide van 14.00 tot 17.00, hapje en drankje na.

Rotterdam, Binnenvaarthuis Vasteland (donderdag 27 dec.), 09.30 uur tot 13.00 uur met broodje na. *Werkendam, de Kwinter* (vrijdag 28 dec.), 12.30 tot 15.30 met broodje vooraf. Inloop en ontvangst bij alle bijeenkomsten vanaf een half uur voor het begintijdstip.

CBOB-leden en -donateurs krijgen een persoonlijke uitnodiging met agenda, maar ook uw buurlui zijn van harte welkom.

Onderwerpen - Naast het gebruikelijke overzicht van gedane en lopende zaken een vooruitblik op 2008. Bijvoorbeeld over brandstofproblematiek, certificeringseisen motoren, bemanningszaken, arbocatalogus, personeelszaken, CAO, milieu, veiligheid, RIS, opleidingen, enzovoort. Aan de andere kant ook aandacht voor uw praktijkvragen en -problemen, tips en suggesties voor collega's, bestuur of overheid. We willen ook weer een drietal thema's ter discussie stellen om uw mening peilen. Mogelijke thema's, onder andere gebaseerd op de Beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie' van staatssecretaris Huizinga:

- Duurzaamheid: project voortvarend besparen (brandstofbesparing door economisch varen, tempomaat, etc.), walstroom, milieukeurmerk.
- Elektronisch melden (per 1 april 2008 CCR-verplichting), digitale ladinginformatie, mobiele verbindingen, etc.
- Havenzaken, logistieke, containercongestie, wacht en -ligplaatsen, ISPS, enz.
- Bemanningsregelingen.

Als aftrap voor de discussie maken een paar bestuursleden een notitie die op de vergadering wordt uitgereikt. Een week tevoren willen we die ook op de CBOB-site publiceren.

Website

Inmiddels zijn de inlogcodes voor het ledendomein van de website per mail verstuurd. Er waren een paar aanloopp problemen, maar die moeten ondertussen opgelost zijn. Anders horen we dat graag. Leden die nog geen inlogcode hebben ontvangen, zijn waarschijnlijk niet met hun (huidige) emailadres bij ons bekend. Als u ons een mailtje met uw emailadres stuurt, krijgt u de inlogcode retour. (binnenvaart@cboob.nl)

Nieuw in de vaart

Mvs Sownent, fam. Hazewindus, Sownent Vof; afm. 110 x 11,45 x 3,64 m, 3277 ton; voorstuwing 1700 pk/1600tpm Mitsubishi S16R; boegschroef 570 pk Veth-Jet Scania.

Nieuw lid

Vof Pauline Anette, fam. A. Vat, Alblasterdam; ms Pauline Anette, 1719 ton.

Teken van herkenning

Dit zal voor jullie het teken zijn: jullie zullen een pasgeboren kind vinden dat in een doek gewikkeld in een voederbak ligt.

Lucas 2:12

In de geboortegeschiedenis van Jezus speelt herkenning een sleutelrol. Herkenning is iets waarnaar wij altijd weer op zoek zijn. We zoeken graag ons zelf in de ander, maar weten dat dit maar voor een deel opgaat. Anders zou de ander geen ander zijn. Maar het begrip van wat er in de kerstnacht gebeurd is, begint met herkenning. Het lijkt wel een soort geheimaal, alleen verstaanbaar voor die kleine groep herders.

De herders die worden weggeroepen van hun schapen, zijn de eersten die over de komst van de redder van de wereld horen. Zij verstaan de taal die God hier spreekt. Het teken dat zij krijgen is dat het kind in een voerbak ligt. Dat is de kribbe die ook nu weer over de hele wereld genoemd en bezongen zal worden.

Dieren moeten eten om in leven te kunnen blijven en mensen ook. Niemand weet dat beter dan een herder die voor zijn dieren zorgt, elke dag weer. Het pasgeboren kind ligt precies daar waar dieren hun voedsel halen. Hij zal dus zelf als voedsel zijn. Brood voor de wereld, kracht waardoor een mens het leven aan kan.

Met dat Hij dat is, is Hij zelf zo afhankelijk als het maar kan: klein en weerloos, in een doek gewikkeld. 'Ziet hoe dat men met Hem handelt'. Alleen zo kan Hij de weg gaan die God heeft uitgestippeld. De herders verstaan dit teken en ze herkennen in dat kleine hoopje leven nog iets anders. Hij zal op hen lijken en het werk van een herder doen, maar dan voor de mensen. Zo klein als Hij is, ontmoeten ze een collega, die zorgt dat het goed komt. Zij herkennen in Hem een gelijke, en toch zo helemaal anders.

R.J. Bakker



Het bestuur en de medewerkers van

***Kantoor Binnenvaart, CBOB, ONS, RKSb,
VBR en Bond van Eigenschippers***

*danken de leden, contractanten en donateurs
voor het vertrouwen en de prettige samenwerking
in het afgelopen jaar.*

*De redactie bedankt haar relaties en het team
van specialisten voor alle medewerking. Uw praktische
en informatieve bijdragen maken*

Magazine Binnenvaart

tot een gewaardeerd en goed gelezen vakblad.

Wij wensen u en uw familie

***Prettige Kerstdagen
en een Gezond en Voorspoedig
2008!***

101 215



Info Kantoor Binnenvaart

Kantoor Binnenvaart
Vasteland 12c
3011 BL Rotterdam

tel.: 010 206 06 00
fax: 010 414 75 84
website: www.kantoorbinnenvaart.org
e-mail: info@kantoorbinnenvaart.org

Redactie Magazine Binnenvaart

tel.: 010 206 06 00
fax: 010 414 75 84
e-mail: redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org

Tankvaartmedewerkers:

NL: Arthur Langstraat - tel.: 010 206 06 02
België: Karel Verbergh - tel.: 0032 7545 181

Nederlandse organisaties:

CBOB

tel.: 010 206 06 02
fax: 010 213 41 71
website: www.cbob.nl
e-mail: binnenvaart@cbob.nl

ONS

tel.: 010 206 06 01
fax: 010 414 75 84
e-mail: ons@kantoorbinnenvaart.org

RKSb St.-Nicolaas

tel.: 010 206 06 00
fax: 010 414 75 84
e-mail: rksb@kantoorbinnenvaart.org

Belgische organisaties:

VBR

Latyrusplein 12, B-2900 Schoten
tel. & fax: (0032) 36 583 663
website: www.vbr-vaart.be
e-mail: amba@skynet.be

Bond van Eigenschippers

St. Pieterskaai 74, B-8000 Brugge
tel.: (0032) 50 470 720
fax: (0032) 50 335 337
e-mail: info@hnrbehelix.be

Kantoor Binnenvaart

Jaaroverzicht

Selectie Magazine Binnenvaart, jaargang 2007

Januari

- 07 Gewenning bedreigt veiligheid aan boord
- 08 Vraag en antwoord rond AIS
- 10 Nieuwe binnenvaartwet en binnentreden
- 15 Tussenstand schone motor
- 16 Juridische vraagbaak; oost west, thuis best.
- 18 BP verstoort tankvaartmarkt

Februari

- 06 Gestructureerd onderhoud basis voor een veilig bedrijf
- 09 Je verdiende loon
- 12 Personeelstekort speelt binnenvaart parten
- 15 Binnenvaartscholing terug in het oosten des lands
- 15 PIMEX en gevaarlijke stoffen
- 17 AIS en hoe het verder gaat

Maart

- 04 Alleenvaren in Frankrijk
- 07 Nieuw Europees scheepsnummer
- 10 EICB bundelt kennis en innovatie in de binnenvaart
- 12 Pleidooi voor platform kleine schepen
- 15 Toetsing branche RI&E niet meer nodig
- 16 Juridische vraagbaak; schuldsanering

April

- 07 Europees actieplan binnenvaart
- 10 Belastingdienst trekt beroep in tegen Luxemburg-constructie
- 11 Elektronische meldplicht op de Rijn
- 15 Juridische vraagbaak; wat is privé aan boord
- 16 ESO en EBU maken zich sterk voor overgang in tankvaart
- 19 Afdracht loonbelasting en premies

Mei

- 10 Toezichtslast moet verminderen
- 11 Financiële ditjes en datjes
- 11 Eerste-dagmelding is niet altijd verplicht
- 13 'Dode hoek' blijft nog vaag
- 14 Binnenvaart opgewassen tegen klimaatverandering
- 15 Van ADNR naar ADN
- 19 Juridische vraagbaak; scheiding

Juni

- 04 Bietenvervoer in de overgang
- 07 Keihard werken aan vaarwegen
- 10 Juridische vraagbaak; repro
- 12 Investeringsgolf groeiende bron van zorg
- 16 Zwavelarm bron van discussie
- 17 Arbeidsongeschiktheid en inkomenszekerheid

Juli/augustus

- 06 Binnenschip van kunststof
- 07 Gevraagd: vernieuwende ideeën kleine binnenvaart

10 Valse tonen in VERS II

- 11 Juridische vraagbaak; bezint eer gij begint
- 12 Klein schip moet op ander spoor
- 19 Voorschriften bijboot

September

- 07 Crisis bedreigt de tankvaart
- 09 Ingezonden: overgangsbepalingen
- 10 Overgangsbepalingen
- 15 Kosten verificatie hygiëncode
- 17 Juridische vraagbaak; messen- en flessentrekkers
- 20 AOW en leeftijdsgrenzen

Oktober

- 04 Wees waakzaam met douanepapieren
- 09 Juridische vraagbaak; ongelukken en aansprakelijkheid
- 15 Verhoging liggeld
- 16 Overcapaciteit dreigt schip te keren
- 19 Vaarvergunning Wallonië
- 20 Ligplaatsen langs de Rijn

November

- 06 Gevaar betreden besloten ruimtes
- 09 Belastingplannen voor 2008
- 10 CCR besluit over radars en bochtaanwijzers
- 14 Juridische vraagbaak; lijntjes trekken in het weekend
- 15 gegaste containers niet zonder gevaar
- 19 Zorg voor werknemers goed regelen

December

- 04 Legionellagevaar in binnenvaart
- 06 Varende kleuters beter in beeld
- 12 Beleidsvisie Overheid op binnenvaart
- 15 VoortVarend Besparen
- 17 Elektronische melding stuit op hobbels



'Voortvarend ondernemen begint bij de ING Bank'



Stichting Administratie Begeleiding Rechtshulp Incasso



Administratie en advieskantoor
voor scheepvaart

Scheepvaartboekhouder en adviseur tegelijk!

Stichting ABRI

Heemraadssingel 196

3021 DM Rotterdam

E-mail: info@stichtingabri.nl

tel: 010-4259033

0653-377645

Fax: 010-4258963

Rotterdam Binnenvaart: (010) 201 22 00

Maasbracht: (0475) 348 901

Zwijndrecht: (078) 619 92 02

Zwolle: (038) 429 23 03

ING  BANK

DENKT MET U MEE

Adverteerdersindex

ABN Amro	14	Rabobank	24
Abri	23	SAB	23
Balck	14	SON	12
Dijk van	8	Terlouw	14
EFM	14	Tos	8
Heinen&Hopman	8	Tukker	8
ING	23		
NPRC	2		

Rabobank - sterk in de binnenvaart



De Rabobank is marktleider in de binnenvaart. Daar zijn we trots op. Dit betekent voor onze klanten dat we weten wat er leeft in deze sector. We hebben veel ervaring met het financieren van schepen. Onze adviseurs, die soms zelfs ook in de scheepvaart werkzaam zijn geweest, hebben hierbij niet alleen oog voor de cijfers maar ook voor wat dit verder betekent voor u als ondernemer. Samen met uw accountant geven wij graag informatie waardoor u in staat bent de juiste beslissingen te nemen. Of het nu gaat om de aankoop of verkoop van een schip, of u pleegt liever nieuwbouw: wij zijn u graag van dienst met uw financieringen, uw betalingsverkeer, uw verzekeringen of uw toekomstvoorziening.

De Rabobanken Altena, Hardinxveld-Giessendam, Lek en IJssel, Sliedrecht-Graafstroom en Tholen werken samen om u nog beter van dienst te zijn.

*Het is tijd voor de
Rabobank Binnenvaartbanken*



Rabobank