

magazine *Binnen*vaart

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 12 - NUMMER 4 - APRIL 2010

Bunkertanker Amulet
wordt stuk zuiniger

Moet de binnenvaart
wel worden gered?

CBOB'ers bijeen

Extra dik
beursnummer

POWER FOR MARINE PROFESSIONALS

**SCHOONST,
ZUINIGST
VOLVO PENTA**



Wist u dat een dieselmotor pas echt schoon en efficiënt is bij een hoge belasting? Kies vooral niet voor te veel vermogen van uw voortstuwingsmotor. Bij een lage belasting verbruikt uw motor meer brandstof en is daardoor milieuvriendelijk. Meerdere kleine voortstuwingsmotoren of diesel-elektrische voortstuwing garanderen een optimale belasting in alle omstandigheden. Het brandstofverbruik daalt, wat niet alleen goed is voor uw portemonnee, maar ook voor het milieu. De motoren van Volvo Penta staan bekend om hun efficiënte motoren in combinatie met zeer lage emissiewaarden. De ideale basis dus voor uw milieuvriendelijke schip.



**VOLVO PENTA VOORTSTUWINGSMOTOREN
WEDEROM EEN VOORBEELD VAN DE VOLVO PENTA GREEN COMMITMENT**

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com

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)
Erik van Toor (KB)

Eindredactie

Sander Klos

Basisontwerp

A. Birnie BNO, Twello

Vormgeving

De Opmaakredactie, Doetinchem

Uitgever

Sander Klos
MediaMaritiem,
Eikenweg 7
8121 EP Olst-Wijhe
www.mediamaritiem.nl
www.magazinebinnenvaart.nl

Abonnementen

klantenservice

Tel.: +31 (0)172 47 60 85
(van 9.00 uur tot 17.00 uur)
Fax: +31 (0)172 65 33 07
E-mail: info@mediamaritiem.nl

Abonnementsprijs 2010:

€ 85 excl. BTW

Een abonnement kan ieder gewenst moment ingaan. Beëindiging van het abonnement kan uitsluitend schriftelijk geschieden, uiterlijk drie maanden voor het einde van de abonnementsperiode. Nadien vindt automatisch verlenging plaats.

Leden, contractanten en aangeslotenen van Kantoor Binnenvaart ontvangen het tijdschrift uit hoofde van hun lidmaatschap.

Versijning 11 keer per jaar

Advertenties

MediaMaritiem
Eikenweg 7
8121 EP Olst-Wijhe
Tel.: 0570-563850
Mobiel: 06-53185687
E-mail: info@mediamaritiem.nl
of
Bert Veninga
Mobiel: 06-51586888
E-mail: bert@veninga.net

Drukkerij

Thieme Almere

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

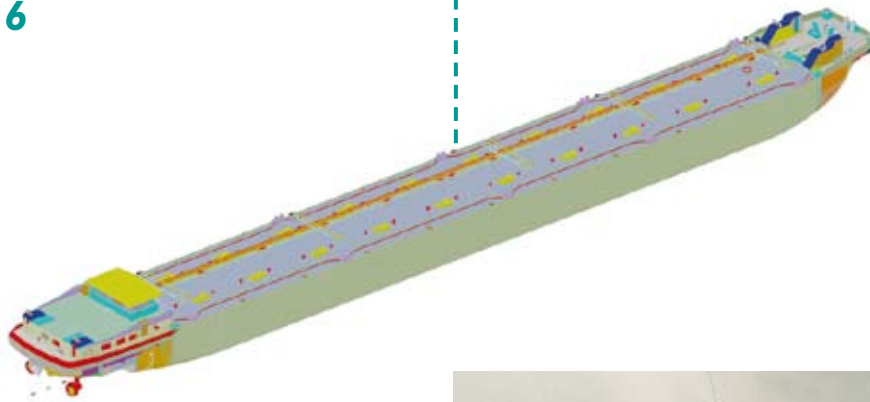
Op de advertentiecontracten of overeenkomsten tot plaatsing van losse advertenties zijn van toepassing de Regelen voor het Advertentiewezen van de Stichting ROTA zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam onder nummer 41198699. De Regelen voor het Advertentiewezen zijn beschikbaar op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

Nederlands
uitgeversverbond
Groep uitgevers voor
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

De Ecotanker Amulet

16



Rotterdam in oorlogstijd

25



EUBO haalt weer leden binnen

26

Wat de binnenvaart nog mag	4
Effe Dubbel	5
Ga goed om met uw kostprijs	7
Alle binnenvaartclubs weer samen in Gorinchem	9
Romijn wint CBOB-wisseltrofee	10
Expert van Dijk over regels in de praktijk	14
Censis wijzigt de organisatie	15
Dertig procent besparen met de Ecotanker	16
Juridische Vraagbaak	19
Productinfo	20
Zwart-op-wit scheelt veel discussies	23
Slaagt de EUBO in bundeling?	26
Adverteerdersindex	28

rubrieken

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

29 en 30

Foto voorpagina: Ton van der Molen (l.) en Igor Jansen gaan met een Ecotanker varen. Hier liggen ze met de Jade bij de ECT een zeeboot te bevoorraden. (Foto Sander Klos)

Wat mag de binnenvaart nog?

door Erik van Toor

Er is al anderhalf jaar crisis en er is nog steeds niks geregeld om de binnenvaart te redden. Maar moet de binnenvaart eigenlijk wel worden gered? Wil de binnenvaart wel worden gered? En zo ja, hoe dan?

Toen duidelijk werd dat de crisis diepe sporen zou gaan trekken door de financiële situatie van de schippers, ging het Crisisberaad op zoek naar een instrument om de binnenvaart door de crisis te trekken.

Al gauw werd duidelijk, dat het vrije marktdenken eigenlijk maar heel weinig initiatieven toestaat, die individuele ondernemers in staat stellen gezamenlijk hun probleem aan te pakken. Er is gekeken naar wettelijke maatregelen zoals bodemprijzen en toerbeurten, er is onderzocht of schepen georganiseerd kunnen worden opgelegd, zodat de rest van de markt daarvan kan profiteren.

Maar er blijft eigenlijk maar één oplossing over: de ondernemer moet het zelf doen.

■ Eigen hachje

Er is geen bedrijfstak, waar ondernemers elkaar gaan redden. Ook in onze bedrijfstak is dat ondenkbaar geworden. Van solidariteit is geen sprake. Maar we kunnen wel onze krachten bundelen. Alleen is maar alleen, samen sta je sterker. Niet om je buurman te helpen, wel om

je eigen hachje te redden.

Hoewel in de binnenvaart van oudsher een 'vrijgevochten' gevoel heerst, maakt de dag van vandaag duidelijk dat we het in ons eentje niet redden. De vrachtprijs hangt af van veel factoren. De individuele schipper moet greep krijgen op die factoren. Haal het initiatief naar de schipper toe en blijf niet aan de zijlijn kijken hoe anderen onze bedrijfsvoering regelen. We moeten regisseur worden van onze eigen dienstverlening. En dat betekent een hevige strijd leveren om ons in te vechten.

■ Einde schuldvraag

In een vrije markt liggen genoeg kansen, maar we moeten ze wel pakken. Hebben we te veel scheepsruimte? Dan moeten we zelf zorgen dat die tijdelijk stilligt.

Halen we te lage omzetten? Dan moeten we zelf zorgen dat die omhoog gaan. Dat is ondernemen. Er is nu lang genoeg gepraat over wie schuldig is aan de crisis.

Het is nu ook duidelijk hoe de banken zich in deze crisis opstellen. Zij beoordelen de individuele ondernemer en

financieren hem bij als ze er vertrouwen in hebben.

■ Nieuwe coöperatie

De samenwerkingsverbanden zien met lede ogen aan hoe hun leden worden meegetrokken in de crisis. Uiteraard staan de leden niet te trappelen om in deze tijd schepen toe te laten. Hoe vaak is in de goede tijd niet tegen de samenwerkingsverbanden aangetrapt? Maar om de leden te beschermen is het initiatief genomen voor een nieuwe coöperatie. Die gaat gewoon voor haar leden acquireren.

Is dat dan een nieuwe concurrent? Ja zeker, maar de schepen die aangesloten zullen zijn, concurreren nu ook hevig. De opzet is, dat de nieuwe coöperatie gaat acquireren tegen aanvaardbare prijzen. Zo lang dat niveau niet wordt gehaald, blijven de schepen liggen.

Hoe gaat dat dan werken met verzekeringspremies en bancaire verplichtingen? Dat wordt een zaak tussen de bank en de ondernemer.

Kan dit volgens de Mededingingswet?

Wij denken van wel. Dit zou een manier kunnen zijn om enige rust in de markt te creëren. Rust, die nodig is om de zaak te herstructureren.

Want dat we op de verkeerde weg zitten, is inmiddels wel duidelijk geworden.

Nieuwe kade ZHD Stevedoring



ZHD Stevedoring bouwt een 160 meter lange nieuwe zeekade in het verlengde van de op- en overslagterminal aan de 's-Gravendeelsdijk in Dordrecht. De eerste schepen kunnen er in augustus worden afgehandeld.

ZHD is een particuliere stuwadoor met vestigingen in Dordrecht en Moerdijk en werkt tevens met zelfvarende drijfkranen in Rotterdam. Het bedrijf richt zich op bulkverwerking, stukgoed, staalproducten, coils en containers, maar ook op opslag, distributie en havengerelateerde projecten.

Door de aanleg van de kade kan ZHD ook het naastgelegen voormalige spoorterrein van ruim 80.000 vierkante meter in gebruik nemen.

Directeur Wick Bornet ziet daarin groeikansen op containergebied. 'De afvoer daarvan gaat zeker niet allemaal over de weg, maar juist via water en spoor.'

Volgende uitbreiding voor ZHD Stevedoring wordt een terreinaanwinning van zo'n tien hectare in de Wilhelminahaven.

Waar blijven die faillissementen?

Ondanks alle opwinding valt het in de binnenvaart nog wel mee met faillissementen. Volgens de Staatscourant waren het er in 2007 negen, in 2009 elf en dit jaar tot nu toe twee. Onbekend is, hoeveel van die laatste faillissementen door de crisis werden veroorzaakt.

Elders in onze economie vallen ze bij bosjes om. Even googelen: Olympia Transport failliet: Twintig chauffeurs op straat, Bouwbedrijf Verkerk op rand van afgrond, Van Manen in Barneveld vraagt uitstel van betaling aan, Drie Maastrichtse taxibedrijven failliet, Bouwbedrijf Schepers failliet, Uitstel van betaling voor BDK Trading & Transport, Honderd mensen op straat bij faillissement Filart, Readers Digest UK vraagt surseance aan, Duracar failliet, IHC beperkt productie. En zo gaat het nog wel even door.

■ Forse stijgingen

Het Duitse onderzoeksbureau Creditreform meldt dat vorig jaar in West-Europa 185.000 bedrijven faillissement aanvroegen, bijna een kwart meer dan in 2008. In Spanje steeg het aantal faillissementen met bijna 94

procent en in Ierland met 81 procent. In ons land gingen 10.500 bedrijven failliet, ruim 53 procent meer dan in 2008.

Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië kwamen er relatief genadig af met stijgingspercentages van achtereenvolgens 16, 12 en 25.

In Midden- en Oost-Europa bedroeg de stijging 44 procent tot 51.000. Vooral Tsjechië (82,5%) en Slowakije (54,6%) leverden in. Van de Baltische staten werd Letland het hardst getroffen met een stijging van 69 procent. Specialisten verwachten dit jaar een bescheiden herstel in de 'ontwikkelde' markten. De VS, waar de recessie het eerst toesloeg, laat in 2010 vermoedelijk betere resultaten zien dan de eurozone. Naar verwachting groeit de Amerikaanse economie in 2010 met 2,7 procent en die in de eurozone met 1,2 procent.

Grote vraag blijft, wanneer het transport - altijd afgeleide van de economische bedrijvigheid - weer gaat meegroeien. De somberste voorspellingen spreken over 2014-2015 en als het inderdaad zo lang duurt, dan zullen in de tussenliggende jaren alsnog tal van varende bedrijven het moeten opgeven. Het lijkt me sterk, dat de banken zo lang kunnen doorgaan met herfinancieren van bedrijven, die noch het ladingpakket, noch de goede tarieven hebben om zich staande te houden. Ondanks geluiden over 'egoïstische schippers' en 'eeuwige verdeeldheid' besteedt de sector op alle niveaus veel tijd en geld aan de bestrijding van de crisis. Vaak meer dan in andere sectoren, waar de harde wetten van de vrije markteconomie hun duizenden verslaan.

De één vindt het gezond, dat de markt een sector saneert. Anderen voelen meer voor saamhorigheid, al dan niet in coöperatieve vorm. Zullen die zachte krachten het winnen in het eind?

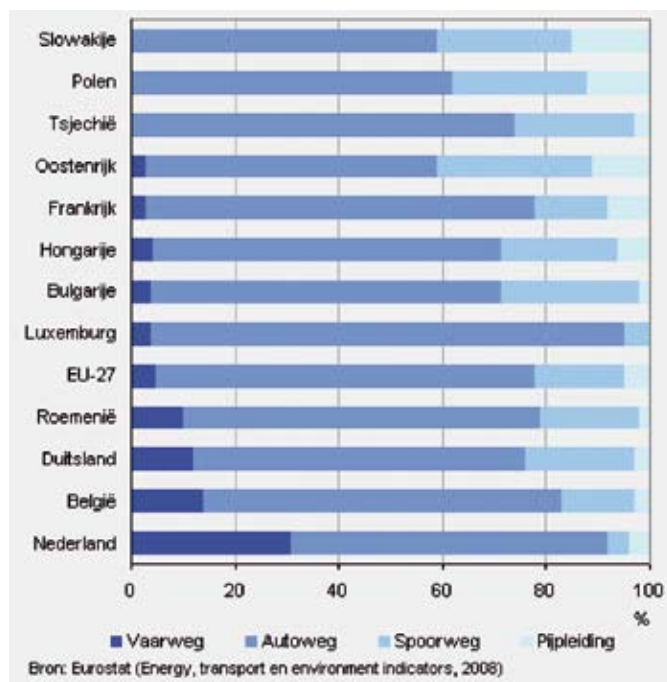
318 over 6000

Nederland heeft ruim 6000 kilometer aan vaarwegen en dat bezorgt ons na Finland en Duitsland de derde plaats in de Europese Unie. Van alle EU-landen vervoert Nederland de meeste goederen via de binnenwateren.

Ruim 500 kilometer vaarweg geldt als hoofdtransportas en verbindt Rotterdam en Amsterdam met het achterland in Duitsland en België. Daarnaast gaat nationaal en internationaal vervoer over de bijna 900 kilometer hoofdvaarweg. De overige vaarwegen vormen provinciale netwerken en zijn vooral te vinden in het Noorden en Westen.

De EU heeft bijna 41.000 kilometer vaarweg. Finland beschikt met zijn vele meren over ruim 8000 kilometer vaarweg en Duitsland heeft bijna 7000 kilometer. Samen met Nederland zijn ze goed voor ruim de helft van de vaarwegen in de EU.

Van alle landen in de EU vervoert Nederland het meest over de binnenwateren. In 2006 ging het om 318 miljoen ton, ofwel ruim dertig procent van het Nederlandse goederenvervoer (exclusief zee- en luchtvaart). Duitsland vervoert 243 miljoen ton over zijn vaarwegen, twaalf procent van het totaal. De Finnen vervoeren nauwelijks over binnenwater.



Binnenlands goederenvervoer (excl. zee- en luchtvaart) van EU-landen, die minimaal 0,5 miljoen ton via de vaarwegen vervoeren, naar transportmiddel, 2006

‘Maak een nieuw nautisch woordenboek’

Als reactie op het artikel van de heer Kester in Magazine Binnenvaart 3, ‘Taalgevoeligheid in de binnenvaart’, het volgende.

Als aflosser heb ik onlangs een reis naar Duinkerken gemaakt en me op deze reis voorbereid door het in 1964 door de stichting Nederlandse Particuliere Binnenvaart uitgegeven boekje ‘De Schipperstolk’ mee te nemen. Ik maak dan op een A4-tje een lijstje met bijvoorbeeld: ‘Komt u... of: ik kom

aan SB of BB voorbij; ik wacht hier; wij zijn geladen; we liggen meter diep, enz..’

Op een gegeven moment werd het tijd te overnachten en omdat er boven de sluis een betere afmeergelegenheid was dan beneden de sluis, riep ik de sluismeester op en zei: ‘Monsieur, passer la nuit amont éclose.’ Zijn antwoord was: ‘Bon monsieur, bien nuit!’

We begrepen elkaar direct dank zij dit oude boekje, terwijl mijn Frans in het

gangboord zo’n beetje ophoudt bij ‘montant en avelant’. En ‘charger en décharger’ krijg ik ook nog net door m’n strot.

Is het misschien een goede suggestie weer zo’n boekje samen te stellen en uit te breiden met nautisch Engels? Het boekje hoeft ondanks de crisis deze keer niet gratis te zijn. Onderwijs mag wat kosten!

Oege Brink

Zondag in België

Als je pertinent zondaghouder bent, moet je geen datumwerk aannemen. Aangezien ondergetekende ook zondaghouder was, weet ik een beetje hoe dat is gegaan.

Toen ik nog bij mijn ouders voer, moesten wij zondag 1 januari lossen in Antwerpen. Ons moeder liep de hele oudejaarsdag te huilen en was niet voor rede vatbaar. Ik heb toen beslo-

ten: als ik later schipper word, ZOEK IK HET BESLIST NIET OP, maar ga ik er ook geen drama van maken.

Het grote probleem schuilt er in dat, als je naar Antwerpen aanneemt ‘met of zonder FOB’ (zeker met constructie) en je wilt de zondaghoudersclausule op je charter, de reis je beslist wordt geweigerd. Daardoor wordt vaak gedacht, dat het niet zo’n vaart zal

lopen (wat ook meestal het geval is). Als protesteren niet lukt en je moet toch lossen, geef dan het verkregen liggeld aan de kerk of aan een goed doel. Maar maak beslist geen heisa: je trekt altijd aan het duurste, kortste eind...

AOW’er en oud-schipper Jaap Pol



Stunden is gesund

Het is toch ook te gek voor woorden, ten hemel schreiend, dat we nog steeds verplicht zijn op de sluisen ons leven te wagen voor een paar administratieve handelingen ten behoeve van de WSA in Duitsland?

Onlangs gingen we door de Ruhrsluis en moest ik naar boven klauteren om te ‘stunden’. Moet je toch een meter of vijf tegen een met ijspegels behangen trap op. Ik had te veel haast en was niet strijdbaar genoeg om te zeggen dat de dienstdoende ambtenaren maar naar boord moesten komen als ze dat zo graag wilden.

Maar het zou eigenlijk een zeer terechte actie zijn. In deze geautomatiseerde, elektronische en online maatschappij is het toch niet zo moeilijk de benodigde administratieve handelingen te regelen zonder acrobatische toeren en

stempelende ambtenaren? Kan de WSA nog een hoop tijd en geld mee besparen, lijkt me. Want als je voor in die bewuste Ruhrsluis ligt, is het toch een 300 meter naar het sluishok toe wandelen en 300 meter terug.

Nu is dat op zich volgens mijn echtgenote wel goed voor me. Maar de gemiddelde drukte in aanmerking genomen, is de tijdwinst al reden genoeg alternatieven te zoeken. Maar als ik in het sluishok naar het enthousiaste gestempel sta te kijken, lijken de oosterburen nog lang niet zo ver.



**www.
euroschroef.nl**

Kostprijsbesef

door Wim Onderdelinden, directeur Stichting Abri



Eén relatief voordeel van de crisis zou je, een beetje overdreven, kunnen noemen dat meer wordt nagedacht over de kostprijs van te vervoeren tonnen.

Aspecten:

- is er zicht op de 'directe kosten' als gas- en smeerolie, havengelden, vaartrechten en bevrachttingsprovisie? Te vaak worden die alleen als maatstaf genomen;
- de indirecte kosten bestaan uit reparatie en onderhoud, scheepsbenodigdheden, verzekeringen en algemene kosten. Al deze kosten moeten uit dezelfde omzet worden gefinancierd;
- ook de (hoge) financieringskosten zouden onderdeel moeten zijn van de (gemiddelde) tonnageprijs. De één is niet gefinancierd en de ander is topgefinancierd en velen zitten daar tussenin;

- vooral bij de grotere schepen worden de aflossingen al niet meer meegenomen bij de vrachtprijs die per ton nodig zou zijn. In veel gevallen wordt zelfs een deel van de rente al bijgefinancierd. Dit laatste is een hypotheek op de toekomst: velen verwachten dat de vrachtprijzen weer gaan stijgen en dus de onderpandwaarde toeneemt.

■ Hete brij

Banken vinden tot op heden alle acties die kunnen zorgen voor een betere vrachtprijs prima. Uiteindelijk moet echter wel een keer worden gevaren (tegen helaas te lage tarieven). Behalve

de aflossingen en mogelijk een deel van de rente komt dan in elk geval geld binnen, zo wordt geredeneerd. Het alternatief is langere tijd gaan liggen. Het bij te financieren bedrag neemt dan echter heel snel toe als derden geen hulp bieden.

Zo lang er overcapaciteit is, draaien we in een cirkel rond en om de hete brij heen. Capaciteit uit de markt, op welke manier dan ook georganiseerd, blijft mijns inziens een middel om de crisis vlot te trekken.

Kortom, de 'mentale kostprijs' (wat voegen we wel en niet toe aan kostensoorten) wordt flexibel geïnterpreteerd door het gebrek aan alternatieven. Daardoor wordt onder de redelijke en aantoonbare kostprijs aangenomen. Die vicieuze cirkel moet doorbroken.

www.stichtingabri.nl

VRAAG EN ANTWOORD

Ik ben morgen op de losplaats in België en hoor van de ontvanger dat ze het schip niet, zoals afgesproken, op 23 december gaan lossen. Nu stuurt de bevrachter mij het charter en daar staat op 'schip leeg op 23.12.2009 / overliggeld BW'. Dat laatste hadden wij niet afgesproken; het schip zou leeg zijn, punt uit. Wat kan ik doen?

Met de toevoeging 'overliggeld BW' moet u niet akkoord gaan. Dat betekent namelijk dat u het Belgisch wetelijk overliggeld accepteert als het schip niet op tijd leegkomt. In feite stelt dan ook de voorwaarde 'schip leeg op 23.12.2009' niet zoveel voor. Het is gewoon een variant op een los-tijd van uren of dagen. Ik zou de bevrachter direct een mailtje sturen dat dat BW overliggeld niet is afgesproken. Schip moet leeg zijn en mocht dat toch niet mogelijk zijn, verlang dan een flinke schadevergoeding. Dat zet in elk geval druk op de zaak. (Noot: Het schip was 24 december 's morgens leeg en de schipper heeft een schadevergoeding gekregen)

Geachte medewerkers, even een vraag. Wij zijn van adres veranderd van Dordrecht naar Puttershoek en zijn daar nu ingeschreven. Bij welke instanties moet ik dat allemaal melden?

Een wijziging van het domicilie, dus een inschrijving in de gemeentelijke basisadministratie (GBA) wordt door een aantal instanties (zoals Belastingdienst, zorgverzekeringen, Sociale Verzekeringsbank) automatisch overgenomen. U moet zelf de wijzigingen doorgeven bij onder meer kadaster, Kamer van Koophandel en verder overal waar u op het oude adres bekend staat. U moet beginnen bij het kadaster, wij kunnen u het formulier toesturen. Als VOF of eenmanszaak hoeft de adreswijziging bij het kadaster niet via de notaris.

Ik ben bezig met de verlenging van de registratie van het afvalvervoer bij het NIWO. Nu lees ik dat het wegvervoer een aantal zaken niet hoeft te doen. Klopt dat?

Dat is op zich juist en komt doordat een wegvervoerder elke vijf jaar bij de verlenging van zijn vergunning een aantal zaken aan het NIWO moet overleggen, zoals de verklaring omtrent het gedrag, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid. Die gegevens zijn dus al bekend bij het NIWO en dat zou dubbelop zijn.

Ik kreeg controle van de RW 22 en ze vroegen naar het certificaat voor de navigatielantaarns. Dat heb ik helemaal niet, want mijn lantaarns hebben die goedkeuring. Weet u hoe dat zit?

Als je navigatielantaarns met keurmerk hebt, hoeft je dat certificaat niet te hebben, Zonder keurmerk wel. Dat kunt u nalezen in artikel 3.02 lid 2 van het BPR en RPR. In artikel 1.10 van het BPR staat weliswaar dat het certificaat voor de navigatielantaarns aan boord moet zijn, maar dat is wel voor zover dat vereist is.



**efm is concurrerend
en betrouwbaar.**

Mijn ouders waren al klant bij efm.
De premie is in de tankvaart een pittige
kostenpost, dus voor ons erg belangrijk.
efm is zeer scherp met zijn premie.
Daarnaast is het een heel prettige en
betrouwbare organisatie waar wij ons
al jaren thuis voelen!

Tonny van Strien,
'Carpe Noctem'

efm onderlinge schepenverzekering u.a.
• tel. 0522 24 36 00 • www.efm.nl • info@efm.nl

Opleidingen, Trainingen en Advisering

- EHBO
- BHV
- VCA
- AED
- Veiligheidsadviseur
- Ademluchtdrager
- Deskundige Passagiersvaart
- Risico Inventarisatie & Evaluatie



Industrieweg 30A
4283 GZ GIESSEN
Tel. 0183-645050
mail@arbodemaritiem.nl
www.arbodemaritiem.nl

EUROSCHROEF V.O.F.



Scheepsschroef reparatiebedrijf
Kompasstraat 30C, 2901 AM Capelle a/d IJssel

- Voor:
- * Reparatie
 - * Spoed aanpassing
 - * Diameteraanpassing
 - * Levering gebruikte schroeven
 - * Indien voorradig: zeer snelle levertijd
 - * Levering nieuwe schroeven
 - * Levering tipplaatschroeven
 - * Levering straalbuizen
 - * Levering onder elke keur mogelijk

BEL: 010-4422858
FAX: 010-4507673

Voor informatie of prijsopgave
info@euroschroef.nl
www.euroschroef.nl

DE NOTARIS PASSEERT NIET ALLEEN AKTEN...

Bij de aankoop van uw casco of schip moeten heel wat juridische zaken worden geregeld.
Zo dient er een akte van levering en meestal ook een hypotheekakte te worden opgesteld.
Maar u bent er dan nog niet, want in hoeverre zijn uw andere (privé)zaken geregeld (denk bijvoorbeeld aan uw huwelijkse voorwaarden, testament en ondernemingsvorm)?

Niet alleen bij het aangaan van een koopovereenkomst, maar ook bij andere verwante zaken verdient het sterk aanbeveling tijdig advies te vragen aan uw notaris.
De notaris is een onpartijdige deskundige, die de belangen behartigt van allen die bij het opstellen van een notariële akte betrokken zijn.

Wacht dus niet en schakel zo vroegtijdig mogelijk de notaris in.

Van Nieuwland & De Randamie Notarissen

Haagseveer 34, 3011 DA Rotterdam
Telefoon: 010-433 03 55, Fax: 010-414 92 16
e-mail: notaris@vannieuwland.knb.nl

Binnenvaartorganisaties samen op Construction & Shipping Industry

Net als andere jaren bundelen zeven organisaties uit het Binnenvaarthuis in Rotterdam de krachten op de beurs Construction & Shipping Industry in de Evenementenhal Gorinchem. Ze bemannen daar een binnenvaartstand en vormen zo één aanspreekpunt. Voor al uw vragen op het gebied van telematica, voorlichting, logistiek, onderwijs, nautisch-technische zaken, afvalstoffen & vaardocumenten en sociaaleconomische kwesties kunt u bij ons terecht. Het belooft weer gezellig druk te worden, dus we zien u graag op 27, 28 of 29 april in standnummer 291.

Bureau Telematica Binnenvaart is hét centrale aanspreekpunt op ICT-gebied voor ondernemers, binnenvaartorganisaties en marktpartijen. Het bureau adviseert en informeert over investeren in automatisering, mobiele datacommunicatie en uitbreiding van kennis rond pc-gebruik aan boord en in binnenvaartondernemingen.
Tel. 010-206 06 06 / fax 010-433 09 18 / e-mail bureau.telematica@binnenvaart.org / www.binnenvaart.org.

Bureau Voorlichting Binnenvaart treedt op namens de branche. Het BVB wil meer bekendheid geven aan vervoer over water als relatief milieuvriendelijke en goedkope transportwijze. De communicatie van het BVB richt zich op alle doelgroepen die voor de bedrijfstak van belang kunnen zijn.
Tel. 010-412 91 51 / fax 010-433 09 18 / e-mail info@bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl / www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl.

Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart behartigt als professionele organisatie de collectieve en individuele belangen van de ondernemer in de binnenvaart op een zeer breed gebied. Het CBRB ontplooit initiatieven, volgt ontwikkelingen op de voet en handelt waar nodig. Het CBRB neemt deel aan overleggen met de overheid op plaatselijk, provinciaal, nationaal en internationaal niveau en bekleedt een vooraanstaande positie in de internationale binnenvaartorganisatie EBU.
Tel. 010-798 98 00 / fax 010-412 90 91 / e-mail cbrb@binnenvaart.nl / www.cbrb.nl.

Kantoor Binnenvaart is dé brancheorganisatie van en voor zelfstandige

ondernemers. KB staat voor een brede, sterke, professionele belangenbehartiging en dienstverlening. In KB werken de ondernemersverenigingen Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart, de Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond en de RK Schippersbond St. Nicolaas nauw samen. De Belgische brancheorganisaties VBR en BvE zijn eveneens bij KB aangesloten. Kantoor Binnenvaart zit in tal van commissies en overlegorganen. Korte lijnen met beleidsmakers en overheden staan centraal in een sterke belangenbehartiging. KB is aangesloten bij MKB Nederland en de organisaties in KB maken deel uit van de Europese Schippersorganisatie (ESO). Om vakgerichte informatie uit te wisselen, geeft KB in samenwerking met MediaMaritiem elfmaal per jaar Magazine Binnenvaart uit.
Tel. 010-206 06 00 / fax 010-414 75 84 / e-mail info@kantoorbinnenvaart.org / www.kantoorbinnenvaart.org.

Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer behartigt de belangen van de beroepsbinnenvaart op nautisch-technisch gebied. Koninklijke Schuttevaer zet zich onder andere in voor onderhoud aan vaarwegen en kunstwerken, meer invloed op het vaarwegenbeleid en budgetten en voldoende ligplaatsen langs het water. In overleg met de overheid op nationaal, provinciaal, lokaal en internationaal niveau worden de wensen van de vaarweggebruiker vormgegeven. Ook biedt Koninklijke Schuttevaer hulp aan individuele binnenvaartondernemers bij problemen op nautisch-technisch gebied.

Tel. 010-412 91 36 / fax 010-433 09 18 / e-mail: info@ksvschuttevaer.nl / www.ksvschuttevaer.nl.

koninklijkschuttevaer.nl.

Onderwijs Centrum Binnenvaart is het informatie- en aanspreekpunt namens de bedrijfstak voor alles wat te maken heeft met beroepsopleidingen in de binnenvaart. Het Onderwijs Centrum Binnenvaart heeft ook als taak de binnenvaart beter bekend te maken, vooral bij mensen van buiten de sector en dan vooral bij jongeren die nog moeten kiezen voor hun toekomst. De binnenvaart leent zich bij uitstek voor leren vanuit de praktijk. Jongeren zien de combinatie van werken en leren aan boord, waarbij de benodigde vakdiploma's en vaarbevoegdheid worden behaald en een redelijke vergoeding wordt betaald, steeds meer als een prima opstap naar een carrière in een branche met toekomst. Juist in een periode waarin de economie terugloopt, moeten we investeren in onderwijs, dat schippers en matrozen opleidt voor de toekomst. Na elke periode van een stagnerende economie volgt een periode van groei en dan moeten nieuwe, innoverende binnenvaartondernemers klaar staan voor een nieuwe toekomst.

Tel. 010-206 06 09 / fax 010-412 90 91 / e-mail onderwijs@binnenvaart.nl / www.onderwijs-binnenvaart.nl.

SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart werkt aan het reduceren, inzamelen en verder verwijderen van afvalstoffen uit de binnenvaart en het onderhouden van een netwerk van ontvangstvoorzieningen in Nederland & het verstrekken, controleren en verder behandelen van vaardocumenten voor binnenschepen en/of bemanningsleden van binnenschepen. De SAB is tevens sinds kort het Nationaal Instituut in het kader van deel A van het Scheepsafvalstoffenverdrag.
Tel. balie 010-412 95 44 / tel. algemeen 010-798 98 98 / fax 010-404 80 19 / e-mail sabinfo@sabni.nl / www.sabni.nl.

Bezoekadres Binnenvaarthuis: Vasteland 12 c/e, 3011 BL Rotterdam.

Capaciteit en samenwerking blijven sleutelwoorden in crisis

Biedt export soelaas voor overcapaciteit?

Kees van der Staaij keek wat gereserveerd, toen bleek dat de CBOB-ledenvergadering wel graag een wetsontwerp van hem zou zien om de NMa op andere gedachten te brengen. Van der Staaij riep het een beetje over zichzelf af, door te stellen dat de mededingingsregels 'onvoldoende zijn toegesneden op crisistijden'. Maar of hij er een wetsontwerp aan gaat wijden?

Wat dat betreft zei Jan Veldman het duidelijker: de mededingingsregels zijn niet geschikt voor het MKB en zeker niet voor vervoersbedrijven. 'Daarop is het plan van het Crisisberaad vooral kapotgelopen. Maar het is scheef, dat een bedrijf met vijftig schepen er wel een aantal mag stilleggen, maar vijftig bedrijven met evenzoveel schepen dat niet mogen.'

■ Waarschuwingen

De openbare vergadering van de CBOB stond bol van de activiteiten en zoals gewoonlijk was er te weinig tijd voor de forumdiscussie. De zaal kwam mondjesmaat aan vragen toe. En gemakkelijke oplossingen waren er ook na het forum niet. Wel waarschuwingen. Zoals van Edwin van der Stam van KPMG adviseurs. 'Er is maar één remedie voor uw problemen: capaciteit

uit de markt halen en beter samenwerken. Deze vraaguitval vraagt om fundamentele en draconische ingrepen.' Daartoe behoort ook sloop, want 'schepen als reservecapaciteit achter een sluis leggen met een groot slot erop, dat werkt niet.'

En waar financiële instellingen vaak hameren op de persoon van de ondernemer en zijn businessplan, daar nuanceerde Van der Stam dat. 'Businessplannen worden zelden gerea-

'Europees kijken of Nederland te streng is met mededinging'

liseerd, dus ik ben sceptisch over het belang van zo'n plan. Zeker in deze cri-

sis past geen enkele les uit het verleden.'

Hij bleek het ook eens met Veldman. 'Verdient een gefragmenteerde sector als deze, met nauwelijks kansen om monopolies te vormen, wel zoveel aandacht in de regelgeving en dus van de NMa?'

■ In EU kijken

Van der Staaij, net fractievoorzitter van de SGP in de Tweede Kamer geworden, voelde niet zoveel voor 'vastbijten' in de huidige situatie. 'Het is beter om in EU-verband te kijken of de Nederlandse mededingingsregels te streng zijn. En de aanpak moet snel en eenvoudig zijn.'

Hij pleitte ook voor gezamenlijk optrekken van ESO en EBU om het Brusselse reservefonds droge lading te kunnen gebruiken. Verse ESO-voorzitter Jan Veldman meldde aansluitend, dat hij was gemandateerd om daar met de EBU over te gaan praten.

■ Klein stimuleren

NEA-onderzoeker Martin Quispel schetste het verdeelde beeld in de binnenvaart. Waar de droge-ladingvloot tot 1000 ton tussen 2003 en 2010 kromp van 2,6 naar 2,2 miljoen ton en een reservecapaciteit van circa 500.000 ton heeft. En waar de schepen boven 2000 ton groeiden naar 3,6 miljoen in 2010, maar de lage vraag zorgt voor een overcapaciteit van één miljoen ton, ofwel zo'n 300 schepen. 'In de kleine tonnages zijn er eerder te weinig schepen en moet je misschien investeringen wel gaan stimuleren.' Hij vindt goede informatie per deelmarkt noodzakelijk. 'Wellicht dat het in samenwerkingsverbanden makkelijker is die info te krijgen en te delen. En wat betreft overcapaciteit moet je niet alleen kijken naar de tonnen,



Het forum met v.l.n.r. Quispel (NEA), Mintjes (Maritieme Academie), Van der Staaij (SGP) en Van der Stam (KPMG).

Trofee voor groene Alm

In afwijking van het advies van de CBOB-wisseltrofeecommissie kreeg voorzitter Pieter Romijn (Alm) van die commissie toch de Ondernemertrofee. De commissie had uit een lijstje met het Samensterk-Team, Anton van Megen van de EUBO, schipper Kuipers van de Vios (Duitse rechtszaak over tekort aan ligplaatsen), Freek van Ijken van de Stad Nijkerk (ijskonvoeien), RWS (AIS-transponders) en Nijhof Wassink (koppelverbanden Coevorden-Rotterdam) de keus op die laatste laten vallen.

Maar volgens voorzitter Eddy Bilder had Romijn toch wel de meeste sporen verdiend met zijn 'groene Alm'. Romijn was erg blij met de trofee. 'Maar volgend jaar moet wel naar de commissie worden geluisterd.'



Eddy Bilder overhandigt Pieter Romijn de CBOB-wisseltrofee.

maar ook naar het aantal uren dat die tonnen varen. '

■ Liggen en leren

Directeur Arjen Mintjes van de Maritieme Academie in Harlingen en IJmuiden legde een link tussen gedwongen stilliggen en tijd voor opleiden. 'Maak van de nood een deugd en school uzelf en uw personeel bij. Beter mensen zorgen voor een beter imago.'

Hij toonde zich erg tevreden met de resultaten van Edinna, het EU-project om de Europese binnenvaartopleidingen te laten samenwerken. 'We hebben op één na (Decin in Polen – red.) alle Europese opleidingen bij elkaar en we mikken, naar voorbeeld van het STCW in de zeevaart, op *Standards of Training and Certification in Inland Navigation* (STCIN). Zulke standaarden kunnen de Nederlandse binnenvaart tot een belangrijk exportproduct maken.' Discussieleider Roland Kortenhorst probeerde hem uit zijn tent te lokken. 'Moet je een aap leren klimmen? Polen zijn immers altijd goedkoper?' Mintjes kaatste die bal terug met een pleidooi voor bijvoorbeeld een Europese binnenvaarttaal, die de veiligheid en dus het imago verbetert. Sterker nog, uit de belangstelling voor een NEA-binnenvaartproef in Brazilië ('zestig ondernemers met allemaal

Veldmans groene vingers

KB-voorzitter Hans Megens zette Jan Veldman en zijn echtgenote Alida in het zonnetje wegens het afscheid van Veldman als eerste manager van Kantoor Binnenvaart. 'Je hebt KB met je team van een kasplantje tot een volwaardige boom laten uitgroeien. Het wortelstelsel is goed, dus de rest komt vanzelf', zei Megens.

Veldman ging zich in 1993 voor de CBOB bezighouden met bemanningszaken, werd in 2002 KB-manager en zette zich ook in voor de samenwerking in het Brancheoverleg Binnenvaart. 'Bij de CBOB liggen mijn wortels en ik vind het fijn dat ik na deze vergadering afscheid mag nemen. Ik heb veel van Sijko Veninga geleerd en heb getracht daarvoor iets terug te doen. Het was niet echt een carrière ladder, maar meer het aanpakken van zaken die je tegenkwam. En dat alles was samen met al die medewerkers best te tillen.' Eddy Bilder reikte hem aansluitend de gouden speld van de CBOB uit.

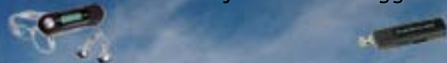


Hans Megens neemt afscheid van Jan Veldman als KB-manager. (Foto's Sander Klos)



Win een laptop met 4COM in top

Wanneer u de 4COM aktievlag in top heeft, maakt u iedere week kans op prijzen. Iedere maand verloten wij onder de vlaggers een laptop



U kunt de aktievlag aanvragen door op 27, 28 en 29 april 2010 onderstaande coupon in te leveren op de Construction and Shipping Industry beurs te Gorinchem

U kunt ook de coupon opsturen naar:

Antwoordnummer 6029
3301 AV DORDRECHT

of kijk op www.4com.nl

Naam: _____

E-mailadres: _____

Tel. nr.: _____

Scheepsnaam: _____

VAN ANDEL HEEFT OOK UW ACCU OP VOORRAAD

Bel voor het bewijs: 010 429 33 16

- Topkwaliteit accu's • Gratis montage aan boord •
- Startmotoren en dynamo's, revisie en nieuw •
- MASTERVOLT en VICTRON acculaders en omvormers uit voorraad leverbaar •



Van Andel

Anthony Fokkerweg 59-63, 3088 GE Rotterdam,
Havennummer 2290, tel.: 010 4293316, fax: 010 4280835,
e-mail: info@vanandel-rotterdam.nl,
www.vanandel-rotterdam.nl

REV & REP VAN LEEUWEN BV



Kubus 6-8
3364 DG Sliedrecht
tel: 0184-614246
fax: 0184-613794
email: info@revrep.nl
internet: www.revrep.nl

inbouw-reparatie
revisie-onderhoud
caterpillarspecialist



KEERKOPPELING DEFECT? SCHAKEL DIRECT

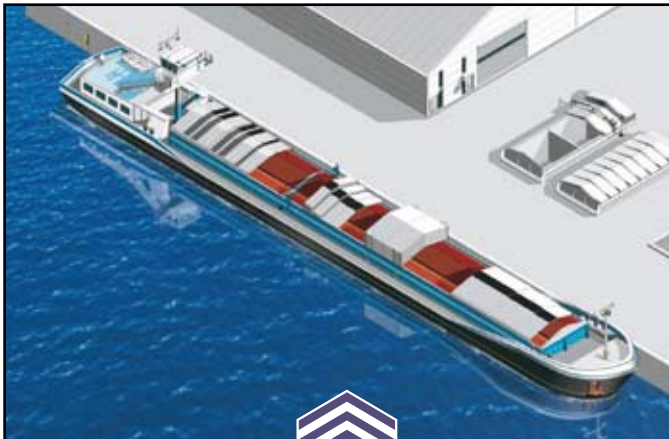
dolderman
keerkoppeling
service

- Onderhoud
- Revisie
- Levering nieuwe en gebruikte onderdelen
- Levering en inbouw van nieuwe en gebruikte keerkoppelingen

MASSON | REINTJES | TWIN DISC | ZF | LOHMANN

www.keerkoppeling.com

Postbus 266, 3300 AG Dordrecht | Binnenkalkhaven 17, 3311 JC Dordrecht
Tel. 078-6138277 | Fax 078-6144887 | info@dolderman.nl | www.dolderman.nl



BLOMMAERT

SCHEEPSLUIKEN

Scheepsluiken • Luikenwagens • Radarmasten
Stuurhuttrappen • Schuifdaken voor loodsen

Friesche Kap Luiken • Schuifluiken • Delta Schuifluiken • Stapelluiken
Telescoopmasten • Klapmasten • Dakradarmasten • Aluminium maatwerk

Blommaert Nederland
Biesboschhaven • Zuid 10 E • 4251 NM - Werkendam • Nederland

Blommaert Scheepsluiken
Stokerijstraat 35 • 2110 Wijnegem, België
Telefoon + 32 (0)3 353 26 89 • Fax + 32 (0)3 353 35 90
Email info@blommaertalu.be • Website www.blommaertalu.be

110-meters!'), leek hij af te leiden dat op termijn Nederlandse binnenvaartbedrijven aan het werk kunnen in Zuid-Amerika, India en China. 'Die landen hebben grote belangstelling voor wat

wij weten en kunnen. Misschien ligt daar ook een oplossing voor onze crisis.'

De betere opleiding zorgt volgens Mintjes ook voor betere ondernemers.

'Wij betalen nu mede de tol voor het gedrag van ondernemers met te weinig inzicht in hun exploitatie. Je moet niet voor 900 euro per dag losmaken als je weet dat het 2000 euro kost.'

Seine-Schelde vraagt om meebetaling

Karla Peijs ondersteunt als EU-coördinator de binnenvaart, maar had in Vlaardingen ook wat prikkelende mededelingen. Zo moet de sector beseffen dat zij milieu- en infrastructuurkosten veroorzaakt.

'Als je bijdraagt in die kosten, dan kun je meepraten. Rond de Seine-Scheldeverbinding praat Frankrijk nu vooral met België en niet met Nederland en Duitsland. Het is de bedoeling dat de gebruikers tol gaan betalen en daar zit nog een gat van 700 miljoen in de financiering. Wij zijn niet zo gewend aan tol, maar als we meebetalen zitten we aan tafel en onze bijdrage kan worden verrekend met die tolopbrengst. De Belgen zijn niet zo positief over onze deelname aan dat overleg, dus daar moeten we achteraan.'

■ Donau lastig

Ronduit negatief was zij over de samenwerking rond de Donau. 'Je hebt te maken met tien landen en een Donaucommissie, die niks doet. De leden hebben geen verstand van zaken en geen mandaat. Voor elk plan is een zeer gedegen analyse van kosten en baten noodzakelijk.'

Zij hoopt in de komende maanden op



overeenstemming met Vlaanderen over de grotere sluis in Terneuzen. 'Dan kan een nieuw kabinet er direct een besluit over nemen. Dan nog duurt het tot 2018 voordat de sluis klaar is.'

Kopje koffie?

Onderzoek heeft aangetoond, dat de Seine-Scheldeverbinding vanaf 2016 wachttijden zal veroorzaken bij de sluisen in het Volkerak, Hansweert, de Krammer en de Kreekrak. 'De eerste knelpunten worden verwacht bij de Volkeraksluisen. We gaan uit van

een acceptabele gemiddelde wachttijd van dertig minuten, zeg maar een flinke kop koffie (geroezemoes in de zaal).'

Als commissaris van de koningin in Zeeland drong ze aan op betrouwbare ladinggegevens over vooral de containervaart, die een goed optreden na een incident mogelijk maken. 'Alleen dan weten hulpverleners of ze bij brand veilig aan boord kunnen en welke blusmiddelen nodig zijn. En heeft de lading ook gevolgen voor de omwonenden?'

Restlading niet uw verantwoordelijkheid

Er bereiken ons signalen van leden, dat charters worden afgesloten waarin de schipper verantwoordelijk wordt gemaakt voor het uitvegen en schoon opleveren van het schip. Het Scheepsafvalstoffenverdrag regelt de verantwoordelijkheid voor de restlading. Wat er ook op het charter staat over vege en schoon opleveren, het losbedrijf is altijd verantwoordelijk

voor inname van de restlading en het eventuele waswater en het aftekenen van de losverklaring. Hoe het dat moet doen, staat in de stoffenlijst, behorend bij deel B van het SAV.

We raden u met klem aan, ondanks de slechte marktsituatie, wegens de precedentwerking de verantwoordelijkheid hiervoor niet naar u toe te trekken. Uit Rotterdam komen klachten, dat

overslagbedrijven zouden zijn vrijgesteld van het Scheepsafvalstoffenverdrag. De Rotterdamse havenautoriteiten stellen dat goederen die worden doorgevoerd naar zee, niet onder het verdrag vallen. Wij bestrijden dat en zijn daarover in discussie.

Grensoverschrijdend bed

door Rob van Dijk, Van Dijk Expertise

Regels als ROSR en de Binnenschepenwet moeten de veilige vaart en de veiligheid aan boord waarborgen, zou je denken. Maar in de praktijk roepen regels wel eens vragen op over hun doel en wat de makers ermee denken te bereiken. De wegen van de regelaars in Straatsburg en Rotterdam zijn soms ondoorgrondelijk en dan gaat het gezegde 'Erger u niet, doch verwonder u slechts' wel eens op. Toch zit ook achter ogenschijnlijk onzinnige regels in bijna alle gevallen een logische gedachte en blijken ze bij nader inzien toch goed voor de veiligheid.

Niet alle regels komen in de praktijk tot hun recht. Zo kwam ik bij een nacontrole van de puntenlijst, die de Scheepvaartinspectie na de veiligheidsinspectie had opgesteld, de bemerking tegen dat de machinekamer moest worden voorzien van een algemeen alarm met geluid- en lichtsignaal. De alarmknop bevond zich in de stuurhut. Deze bemerking op zich was niet zo raar, ware het niet dat het ging om een bunkerboot van ongeveer negentien meter waarop slechts één bemanningslid voer. Op de onvermijdelijke vraag van de eigenaar waarom hij deze bemerking moest uitvoeren kon dan ook niemand antwoord geven.

■ Stalen trappen

Er zijn echter ook regels die wel zeker de veiligheid van u en anderen vergro-

ten. Bij de eis dat toegangstrappen en luiken van bijvoorbeeld machinekamers in staal moeten worden uitgevoerd en niet in hout of aluminium (tenzij brandvertragend geïsoleerd), zegt de eigenaar vaak dat 'hij bij brand toch op de kant gaat staan'. De hulpverlener doet dat echter niet. Als die de trap moet gebruiken of op het luik moet lopen, verwacht hij geen door hitte gesmolten ondergrond. De ROSR-overgangsbepalingen regelen onder meer de vervanging van glazen daglichttoevoeren in bijvoorbeeld machinekamerkappen door staal en het kunnen afdichten van de luchttoevoer naar de machinekamer met stalen kleppen of deksels. Dit kan, door beperking van de zuurstofaanvoer, bij brand veel schade voorkomen, zeker in combinatie met een automatisch blussysteem.

De verplichte zelfsluitende afsluiters op peilglazen en aftappunten op gasolietanks hebben als achterliggende gedachte dat, naast het breken van het peilglas, bij het aftappen van de gasolie iets kan gebeuren waardoor de openstaande kraan niet meer kan worden gesloten, met alle gevolgen van dien.

■ Straalrichting

Een veelbesproken regel was de richting van de besturingshendel van de boegschroef. De regel zegt nu dat 'Bij roerpropeller, waterstraal, cycloïdaalschroef- en boegschroefinstallaties de positie van de hefboom de richting van de op het schip werkende stuwingskracht moet aangeven'. Kort gezegd, de besturingshendel wijst in de richting waar de kop heengaat, net zoals u de reguleur van de hoofdmotor naar voren drukt om vooruit te gaan. De standaardisatie van deze regel was

wenselijk, omdat tegenwoordig met wisselend personeel en aflossers wordt gewerkt.

Ik heb eens een schade meegemaakt, waarbij de stuurman van een tijdelijk zelfvarende duwbak, overigens ondanks de aanwezigheid van een standaard systeem, de hendel in de verkeerde stand zette. Resultaat was een ingedrukte sluisdeur met verbogen cilinder (foto) en een stremming van een week.

Regelgeving, hoewel niet altijd even duidelijk, heeft dus meestal een doel en achterliggende gedachte. Daarbij is trouwens altijd ook gezond verstand nodig. Over gezond verstand gesproken, wist u dat na 2035 een bed op een schip op de Rijn 200 x 90 centimeter moet zijn? Bij een binnenlands certificaat hoeft dit echter pas vanaf 2050. U mag het zeggen....

VRAAG EN ANTWOORD

Onlangs kreeg ik een Bußgeldbescheid van de WSP, maar door wat toestanden ben ik vergeten op tijd bezwaar aan te tekenen. Valt er nu nog wat aan te doen?

In Duitsland moet binnen veertien dagen na 'Zustellung' het bezwaar bij de instantie binnen zijn. Bij overschrijding van die termijn is de boete 'rechtskräftig' en 'vollstreckbar', ofwel rechtsgeldig en uitvoerbaar. Beroep is dan niet meer mogelijk en de invordering kan beginnen. De officier van justitie (Staatsanwalt) neemt dat ter hand en dat gaat niet voor niets. Hogere boete en kosten, dus dat schiet niet op.

Vindt u de boete onterecht, houd dan de bezwaartermijn goed in de gaten. Zo nodig kunnen wij u adviseren over zin en haalbaarheid van het beroep en de hoogte van de bekeuring.



Regelgeving in de praktijk

Censis past organisatie aan na wijziging van subsidieregeling

Het bestuur van Censis heeft door wijziging van de subsidieregeling sinds 1 januari veranderingen aangebracht in het Centrale Bureau (CB) in Barendrecht en het Begeleidingsorgaan (BO) in Ede.

Na een melding van de Algemene Rekenkamer bleek de manier waarop de internaten en clusters werden gesubsidieerd niet langer houdbaar. Omdat de minister in 2008 eerst de problemen rond de subsidie wilde oplossen, kreeg het ministerie voor Jeugd en Gezin uitstel voor de nieuwe subsidieregeling tot 1 januari 2010. Uitgangspunt was wel, dat het geen verkapte subsidieverlaging mocht worden. De subsidie voor de uitvoeringsorganen binnen Censis werd toegevoegd aan het bedrag per kind.

■ Wachtgeldregeling

Tevens kreeg de sector opdracht de wachtgeldregeling zelf uit te voeren. Daarvoor werd in 2009 1,4 miljoen euro beschikbaar gesteld. Vanaf 2010 wordt dit jaarlijks met 100.000 euro verlaagd tot 2013, daarna is jaarlijks een vast bedrag van één miljoen euro beschikbaar.

In 2009 werd ook nagegaan hoe de overkoepelende organisaties behouden konden worden. Het bestuur wilde de uitvoering op centraal niveau houden, waarbij scheiding van de twee uitvoerende organen niet werd uitgesloten.

■ Nieuwe situatie

Om de 'Censis-treinen' te laten doorsto-

men op een manier die voor de sector herkenbaar is, zijn de medewerkers van het begeleidingsorgaan 1 januari in dienst getreden van stichting Meander. Vanuit hun nieuwe werkplek in het Prins Hendrik-internaat in Nieuwegein gaan zij de instellingen op een nieuwe manier bedienen.

Er is een nieuwe website: www.hetkennisweb.nl/home. Financiering van het Kenniscentrum gebeurt vanuit de subsidie van het BO, dat in het kindbedrag is geïmmoneerd.

■ Centraal Bureau

De naam van het Centraal Bureau Censis wijzigt niet. Wel verandert de aansturing en krijgen de medewerkers er taken bij. Het management is overgegaan naar Onno Vis van het cluster SHIS. Het bureau verhuist voor 1 mei naar Prinses Irene Sportdorp aan de Sportsingel 70 in Rotterdam. Financiering van het bureau gebeurt vanuit de subsidie in het kindbedrag, plus de doorberekening zoals die tot en met 2009 plaatst had en waarvoor een rekening is verstuurd. Het bureau doet voortaan ook administratief werk voor Prokino (onder meer kinderopvang en jeugdzorg) en waar mogelijk voor stichting Meander Opvang. De hoofdtaak blijft voorlopig de sector schippersinternaten.

■ Bestuur Censis

Het bestuur van Censis bestaat tot 2 juni uit een onafhankelijk voorzitter, één afgevaardigde van de clusters SHIS, Meander en De Zuidwester, twee afgevaardigden namens Limena en De Merwede (voorheen RIS) en drie afgevaardigden namens de oudervereniging LOVT. Aftredend zijn de bestuursleden H. Mostert namens RIS en Jenny Klein-Seine namens het LOVT.

■ Financiering clusters

De clusters ontvangen sinds 1 januari zelf subsidie van het ministerie. Het kindbedrag, dat ouders sinds 1 januari rechtstreeks van het ministerie krijgen is hoger, omdat de componenten CB/AK en BO daarin zijn begrepen. Praktisch gezien ontvangen ouders dus een rekening van Censis en Meander voor kwaliteitsverbetering, de administratie en de salarissen en voor de werkzaamheden van het Kenniscentrum (BO). Die bedragen maakte het ministerie vroeger over aan Censis om daarmee het CB, BO en wachtgeld te betalen.

Censis AK blijft de ouderbijdrage innen en maakt deze elk kwartaal op basis van het aantal kinderen over aan de clusters.

Nevis blijft bestaan voor de contacten met onder meer de vakorganisaties over de CAO.

Nederlanders kochten in 2009 bijna drie procent minder brandstof dan in 2008. Er werd 13,7 miljard liter getankt, 400 miljoen minder dan in 2008. Vooral de vraag naar diesel daalde fors. De afzet van benzine steeg met bijna één procent, die van LPG daalde twee procent.

Volgens NOVE, de brancheorganisatie van onafhankelijke brandstofhandelaars, is de afzetdaling van diesel vooral

Bunkeringen dalen

te zien in de transportsector. Sommige leden van NOVE melden zelfs dalingen van acht tot tien procent onder deze klanten. Ook in de verkoop van brandstof aan schepen signaleert NOVE een afname. In 2008 werd in totaal 1,8 miljoen ton gebunkerd, waarvan de binnenvaart 943.000 ton voor zijn rekening nam. In 2009 daalde dat naar ruim 1,6 miljoen ton, waarvan de binnen-

vaart 842.000 ton bunkerde.

'Binnenvaart en zeevaart bunkeren minder. De levering van EN590 aan binnenlandse schepen stijgt wel licht. Het CBS heeft nog geen goede scheiding gemaakt tussen de diverse brandstoffen', zegt NOVE-directeur Erik de Vries. De verkoop van brandstoffen aan het personenverkeer bij de tankstations bleef redelijk stabiel, wat ook blijkt uit de lichte groei bij benzine.

Ecotanker neemt dertig procent minder brandstof

‘Dieselelektrisch geeft voorsprong in havengebieden’

Ton van der Molen (30) en Igor Jansen (28) zien de toekomst met vertrouwen tegemoet, maar volgen het casco van hun Ecotanker Amulet wel met argusogen. ‘Het sleeptransport is 26 februari bij Walvisbaai in Namibië en doet er dan naar schatting nog veertig dagen over. Dus half april kan het hier zijn’, rekt Van der Molen voor, terwijl ze met de bunkertanker Jade op de ECT-Deltaterminal als een vlieg langsij de zeeboot Yang Ming Uberty liggen.

Ze willen niet te veel woorden meer vuilmaken over wat zoal fout ging met aanvankelijke partner Johan Dane van IHDA. ‘We hebben getekend in december 2007 en vervolgens ontstonden nogal wat vertragingen met de Chinese bouwwerf en met vergunningen. Het was zeker niet allemaal de schuld van IHDA, maar wij hebben wel het gevoel dat we aan het lijntje zijn gehouden. We gaan ervan uit, dat we na aankomst direct aan het werk kunnen met de afbouw.’

■ Dubbele werking

De totale investering schatten ze op circa negen miljoen euro. ‘Dat is ongeveer anderhalf miljoen meer dan voor een conventionele tanker, maar daar staat een brandstofbesparing van dertig procent tegenover. We stoten minder CO₂, NOx en fijnstof uit, wat overeenkomt met de huidige Euro 5-norm voor vrachtwagens en met de CCR4-norm, die loopt tot 2022. En dat werkt aan



Ton van der Molen: ...aan voor- en achterkant doen we het beter... (Foto Sander Klos)

twee kanten: aan de voorkant gaat er minder brandstof in, aan de andere kant reinigen we onze uitlaatgassen, wat de uitstoot van CO₂ nog verder vermindert. En we denken als “groene bunkertanker” een voorsprong te hebben op de Tweede Maasvlakte, want de Rotterdamse haven doet erg zijn best de emissies terug te dringen.’

Ze hebben het over de Ecotanker, een dieselelektrische bunkertanker die IHDA op initiatief van binnenvaartondernemer Frans Jansen (vader van Igor) ontwikkelde in samenwerking met onder andere D&A electric. Twee tankercasco's (135 x 14,15 x 7,17 meter) zijn gebouwd bij de vaste partnerwerf in China, waarvan de eerste onderweg is en wordt afgebouwd bij Holland Shipyards in Werkendam. Deze wordt in twee stukken vervoerd op een coastercasco, dat wordt gesleept door de in Japan gebouwde rotortug Peter van Kotug.

In het blad SWZ Maritime vertelden technisch directeur ing. Wim van de Voorde en senior projectmanager drs. ing. Pieter Visser van IHDA, dat de tweede Ecotanker voor Rinus van Strien nog wel bij hen zou worden afgebouwd (zie kader).

■ Snufjes

Van der Molen is mede-eigenaar van de Amulet en vaart er het eerste jaar samen met Jansen op. ‘Ik word de vaste schipper, maar als er iets opdoet, moet Igor natuurlijk wel weten hoe het schip werkt. Al is de bediening op zich heel simpel.’

Ze raken niet uitgepraat over de snuf-



Igor Jansen: ...gefinancierd via groenbank (Foto Sander Klos)

jes op de Amulet. ‘Ze heeft geen tunnels, dus een betere aanstroming. Door de meegebouwde L-drives wordt de kont niet vierkant en dat vermindert de zuiging. En ballasten is niet nodig.’ Jansen: ‘Met de Jade waren we in de tankvaart de eersten met Z-drives. Het was een demoproject en daarop hebben we voortgeborduurd. Voor de Amulet krijgen we milieu- en investeringsaftrek (MIA-regeling) en we hebben gefinancierd via de groenbank van de ABN Amro.’

■ Zeven vakgebieden

Voor een precieze uitleg over de techniek aan boord verwijzen ze naar Jeroen van Tilborg, directeur van D&A electric in Ridderkerk en leverancier van de Eprop. ‘De hele keten van Eprop beslaat zeven vakgebieden. Gewoonlijk gaat iedere expert uit van de standaard van de overige vakgebieden, maar wij zijn in elk van die gebieden veel specialistischer aan het werk gegaan. Zo gaat de dieselfabrikant bijvoorbeeld uit van de standaards van schroefontwerpers, maar wij kunnen door een optelsom van alle optimaliseringen in de aandrijfketen precies bepalen hoe die schroef er moet uitzien. En dat vertel-

len we de schroefontwerper.' Dat geeft een schroef met vaste spoed, maar de karakteristiek van een verstelbare schroef.'

■ Per ongeluk

Van Tilborg liep 'per ongeluk' tegen zijn idee aan. 'In een van mijn vorige werkkringen leverden we ooit een schip op, dat verrassend weinig brandstof gebruikte. Iedereen had zoiets van: vraag niet hoe kan, maar profiteer ervan. Maar ik ben erin ingedoken. Ik begon bij de diesel, maar dat was het niet. Het duurde de nodige tijd voordat ik het door had en toen kostte het nog weer tijd voordat we dat kunstje konden herhalen. Want daar gaat het natuurlijk om.

'Motorenfabrikanten sturen reders naar ons toe wanneer zij aanvragen krijgen voor elektrische voortstuwingen. Voor de twee Ecotankers rekenen we op twintig tot dertig procent brandstofbesparing. En wat het onderhoud betreft; Caterpillar gaat uit van halvering van het onderhoudsinterval voor een diesel die als generatoraandrijving wordt gebruikt.'

Het komt er op neer, dat Eprop het mogelijk maakt met hetzelfde motorvermogen harder te varen of eenzelfde prestatie haalt met minder vermogen. 'Dat eerste is interessant voor snelvarende schepen. Van oudsher gaapt een kloof tussen snelvarende en verdringingsschepen, maar ons systeem kan die kloof overbruggen.'

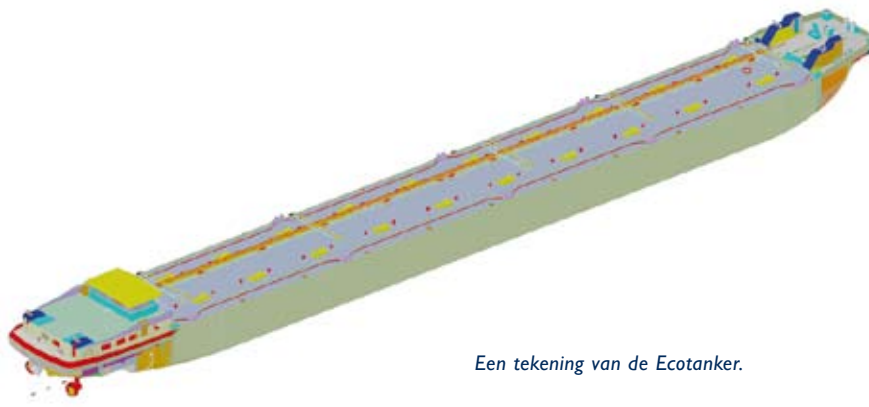
De voordelen van het D&A-systeem zitten trouwens niet alleen in brandstof en onderhoud. 'De gebruiker kan rekenen op een snellere acceleratie, betere besturing, een kortere stopweg en een schroef die niet extra afremt bij het gas minderen', somt Van Tilborg op.

Hij waarschuwt voor 'toeters en bel-len', die vaak aan een elektrisch systeem worden opgehangen.

'Automatisch starten en stoppen is in de binnenvaart bijvoorbeeld niet aan te bevelen, want alleen de man in het stuurhuis kan bepalen of en wanneer hij meer en minder vermogen nodig heeft, zoals bij het wachten voor een sluis.'

■ Bestaand lastig

Een bestaand schip ombouwen naar dieselelektrisch is 'heel lastig'. 'Zo'n



Een tekening van de Ecotanker.

schip is uitgelegd op een dieselmotor en daar levert ons systeem niet de fysieke voordelen als bij nieuwbouw. Bovendien is de standtijd na hermotorisering meestal geen twintig jaar. Dus betaal je wel de complete investering, maar stijgt de terugverdientijd naar vijf à zes jaar. En dan raden wij het af. Maar de afweging kan natuurlijk veranderen als opdrachtgevers hogere (milieu)eisen stellen.'

■ Constante flow

Voorin heeft de Ecotanker vijf Volvo Penta Marine-motoren, vijf uitwisselbare generatoren en een boegschroef. Deze motoren draaien constante toerentallen en hebben een lage uitstoot. In het middenschip zitten twintig ladingpompen, die traploos regelbaar zijn en onafhankelijk van elkaar werken. Doordat ze variabel zijn, bouwt de flow geleidelijk op om vervolgens constant te blijven. Het vermogen van de generatoren vloeit voort uit de capaciteitkeus van de pompen.

Achterop zorgen de twee in hoogte verstelbare roerpropellers en een schroef voor de voortstuwing en het manoeuvreren. Voordeel van de verstelbare roerpropellers is, dat het schip zonder

ballast kan varen. Dat bespaart energie bij de voortstuwing en verlaagt dus de emissie en tevens wordt bespaard doordat de ballastpomp niet wordt gebruikt en de tanks niet vuil worden. Ook is het schip beter manoeuvreerbaar met minder vermogen.

Door het elektronisch gestuurde power managementsysteem in de elektrische aandrijving hoeft in het ontwerp van de schroef minder rekening te worden gehouden met lage waterstanden. Daardoor verbetert het gemiddelde schroefrendement.



Jeroen van Tilborg: ... met hetzelfde motorvermogen harder varen of eenzelfde prestatie halen met minder vermogen... (Foto Sander Klos)

IHDA praat met Veka

Rinus van Strien is de opdrachtgever voor de tweede Ecotanker, maar de vraag is of IHDA die wel gaat afbouwen. 'Het casco is op een ponton geladen, maar we weten nog niet wanneer het uit China vertrekt en er is al zes maanden vertraging. We zijn er nog niet uit of we het schip helemaal afzeggen of elders laten afbouwen', zegt Van Strien.

Desgevraagd vertelt directeur Johan Dane van IHDA, dat met Veka wordt gesproken over overname van de dertien casco's op het Chinese ponton. 'De schepen komen sowieso naar Nederland, ook als we er met Veka niet uitkomen.' Op de vraag of IHDA dan in staat is de schepen af te bouwen, wil Dane geen antwoord geven.

Oranje

zie je overal...

ook op de beurs
Construction & Shipping
Industry



VERZEKERINGEN
Tel. 078 - 61 22 500

Onderlinge Verzekering van Schepen U.A.

WWW.ORANJE-VERZEKERINGEN.NL



PC-Navigo 2010 van NoorderSoft



Inland ECDIS kaartviewer met kaarten.....
Kaartdekking NL, BE, AT, CH, CZ, HU, SB en RO gratis!
Reisplanner met RIS functionaliteit
GPS en AIS weergave
NL: € 195,- ; Benelux: € 295,- ; Europa: € 395,-

& Peters administrateurs
adviseurs
van Sandijk

uw adviseur
in de
binnenvaart !

Havenstraat 30 - 6051 CS Maasbracht
Telefoon: 0475 - 46 00 60 / e-mail: info@pvsa.nl



**Wed. K. Brouwer
Scheepswerf BV**



LICENCED AT
VAN VOORDEN REPARATIE BV

- * **HELLING EN DOKKEN**
- TOT 96 METER STEVENDOK**
- * **VERWARMDE (WINTER)STALLING**
- * **VERHUUR DEKSCHUITEN EN PONTONS**

Dok Zomerdijk 22 (1505 HW) Zaandam
Helling Kruisbaken 8-10-12 (1505 HS) Zaandam
www.scheepswerfbrouwer.nl email: info@scheepswerfbrouwer.nl

Bunkerstation
Verweij Kampen BV



Kampen - Lelystad
038-33 13632



BINNENVAART UNIT NEDERLAND

**LOCATIES: ROTTERDAM - TERNEUZEN
MAASBRACHT**

Wilhelminaplein 7
3072 DE Rotterdam
Tel: 010-4962640
binnenvaartunit.nederland@nl.abnamro.com
www.abnamro.nl/binnenvaart

Meer mogelijk maken  **ABN-AMRO**

Geen cent te makken

door Ynke Ooykaas, Van Dijk advocaten



Bastiaan Schimmelpenninck en zijn vrouw Dorien zijn drie jaar geleden uit elkaar gegaan. Hij had zijn oude schip verkocht en aan het eind van de goede periode een nieuw schip gekocht.

Uitgaande van de toenmalige vrachten had hij een goede omzetprognose, waarmee hij ook de nodige partner- en kinderalimentatie kon betalen. Hij zou zijn eigen huis verkopen om de schuld aan de bank af te lossen. De praktijk bleek echter weerbarstiger.

Zoals bij zoveel andere schippers, viel ook Schimmelpennincks omzetprognose in het water. Contracten werden opgezegd, er bleek geen werk en de inkomsten vielen fors tegen. Daarbij kwamen de aflossingsverplichtingen aan de bank; want het dure nieuwe schip was wel voor een flink deel gefinancierd.

Hij raakte steeds verder in de problemen: zijn eigen huis stond nog steeds te koop, hij kon de verplichtingen jegens de bank niet nakomen en de reisjes die hij af en toe maakte, brachten bij lange na niet genoeg op. Hij bleek zelfs niet in staat zijn BTW te voldoen. De rekening-courantschuld was opgelopen tot ontoelaatbare hoogte, zodat hij eigenlijk failliet was. Maar faillissement aanvragen wilde hij niet; hij hoopte het te kunnen uitzingen tot betere tijden zouden aanbrennen.

Onder deze omstandigheden kon hij de alimentatie voor vrouw en kinderen niet betalen. Hij had zijn vrouw op de hoogte gebracht, maar zij wilde van niets weten. Zij had een uitspraak van de rechter, waarin stond dat hij haar 500 euro partneralimentatie per maand moest betalen en dat hij voor de twee kinderen 350 euro per kind per maand moest voldoen. Als hij die 1200 euro niet kon betalen, dan moest hij maar opnieuw naar de rechter stappen. Hij had nauwelijks geld om van te leven, dus waar moest hij het geld vandaan halen om een juridische procedure te betalen? Hij liet het er maar bij zitten.

■ Huis op de lijn

Op een slechte dag lag een brief van het LBIO (Landelijk Bureau Inning

Onderhoudsbijdragen) op zijn deurmat. Zijn ex had het LBIO ingeschakeld en dat ging nu voor haar de achterstand in partner- en kinderalimentatie bij hem verhalen. Als hij niet binnen zeven dagen de alimentatieschuld van 12.400 euro betaalde, zou het LBIO beslag leggen op zijn huis en het mogelijk verkopen om zo het geld binnen te halen.

Schimmelpenninck belde zijn raadsman mr. Specialis. Die had eerder de echtscheidingsprocedure gedaan en kende de zaak. Na het verhaal te hebben angehooord, had Specialis slecht nieuws: een rechterlijke uitspraak over alimentatie geldt tot een nieuwe afspraak is gemaakt. Als de rechter heeft bepaald dat 500 euro partneralimentatie en 350 euro kinderalimentatie moet worden betaald, dan moet dat worden betaald tot óf de ex-partners andere afspraken maken - waarbij het noodzakelijk is deze afspraken op papier te zetten en door beide partijen te laten ondertekenen - óf de rechtbank anders beslist.

In een situatie zoals die van

Schimmelpenninck, waar met de ex-echtgenote geen goed woord te wisselen en geen afspraak te maken is, moet altijd de gang naar de rechtbank worden gemaakt. Daar moet op basis van gewijzigde financiële omstandigheden om aanpassing van de alimentatieverplichtingen worden gevraagd. De rechter toetst dan of de wijziging voldoende ingrijpend is voor een aanpassing van de alimentatie. Als de financiële situatie inderdaad erg is veranderd en niet door eigen schuld, dan zal de rechter veelal de alimentatie aanpassen. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de partneralimentatie op nihil wordt gesteld en de kinderalimentatie wordt verlaagd naar 75 euro per kind per maand (of zelfs op nihil wordt gesteld als er geen financiële ruimte is).

In de nieuwe beschikking worden de nieuwe te betalen bedragen gemeld en wordt ook aangegeven of, en zo ja, per wanneer minder betaald hoeft te worden. Tot het moment van de nieuwe rechterlijke uitspraak geldt echter onverkort de oude rechterlijke uitspraak, met alle gevolgen van dien. De moraal van het verhaal: ziet u aankomen dat u niet meer aan uw financiële verplichtingen, zoals alimentatie, kunt voldoen, vraag de rechtbank dan tijdig om wijziging van die alimentatie. Tot het moment dat de rechtbank een nieuwe uitspraak heeft gedaan, geldt onverkort de oude uitspraak.

VANDIJK
ADVOCATEN

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

VANDIJK advocaten, Jacques Dutilhweg 471 c, 3065 GL Rotterdam
tel.: 010-212 1220, fax: 010-212 0500, e-mail: mail@vandijkadvocaten.nl

Jarige PC-Navigo

De twintigste verjaardag van PC-Navigo en NoorderSoft is dit jaar aanleiding voor een herziening en uitbreiding van dit navigatiesysteem voor de binnenwateren met een kaartviewer, reisplanner en RIS-systeem.

Sinds 2007 bevatte PC-Navigo een Inland Ecdis-kaartviewer voor officiële navigatiekaarten (ENC's). Deze viewer maakt nu standaard deel uit van PC-Navigo en geeft volledige kaartdekking voor Nederland, België, Noordwest-Frankrijk, Zwitserland, Tsjechië, Oostenrijk, Hongarije, Kroatië, Servië, Roemenië en Bulgarije. Alleen de Duitse kaarten moeten nog apart worden aangeschaft (heel Duitsland kost 560 euro), omdat de Duitse overheid nog niet tot gratis levering heeft besloten. Dat gaat vermoedelijk in 2011 gebeuren.

Reisplanner

De reisplanner in PC-Navigo rekent naast de route ook afstand, vaartijd, verbruik en kosten uit. Hij houdt rekening met snelheden, snelheidslimieten, schutduur, stroomsnelheid en stremmingen. De server van NoorderSoft werkt die stremmingen dagelijks bij. Dit jaar komt de brandstofverbruiksmodule ECO beschikbaar; die adviseert de schipper over de gevolgen van sneller of langzamer varen, uitgedrukt in kostenbesparing. Deze module wordt ontwikkeld in opdracht van Economische Zaken.

RIS met AIS-weergave

RIS-informatie (informatie over toestand van vaarwegen, schuttijd bij sluisen en mogelijke hindernissen onderweg) wordt rijkkelijk verspreid door de vaarwegbeheerders. De nieuwste ontwikkeling op dit gebied, de AIS-transponder, kan ook in PC-Navigo worden gebruikt en dat levert een grote bijdrage aan een veilige en efficiënte vaart. PC-Navigo werkt net als bijvoorbeeld de TomTom met een gewenste bestemming; de software rekent dan uit of het schip (met haar afmetingen en eigenschappen) die bestemming kan bereiken en zo ja, hoe. Ook wordt een zo nauwkeurig mogelijke reistijd berekend.



Een AIS-ontvanger is te combineren met PC-Navigo.

De route wordt op diverse manieren gepresenteerd: in de kaart, maar ook als schematische weergave (met details van bruggen, sluisen, kades en havens: doorvaartafmetingen, bedieningstijden, marifoonkanalen, telefoonnummers enzovoort), of als een tabel die het verloop van de reis punt voor punt weergeeft. De reis kan ook in Google-Earth worden afgebeeld met de verwachte tijdstippen van passage op elke plek onderweg.

ENC-kaarten

Waar nodig heeft NoorderSoft de officiële ENC-kaarten aangevuld, uitgebreid en gecorrigeerd. Aan de laatste kaartgebieden, Frankrijk en het oosten van Duitsland, wordt nu gewerkt.

Vanaf versie 2010 staan kleine vaarwegen ook op de ENC-kaarten, zodat het kaartbeeld niet meer 'wegvalt' bij het verlaten van de hoofdvaarwegen.

NoorderSoft brengt voor de beschikbaarstelling van deze aanvullende kaarten vanaf 2010 geen extra kosten in rekening in de landen, waar ook de officiële ENC-kaarten gratis zijn.

Vanaf versie 2010 kent PC-Navigo uitvoeringen voor Nederland (195 euro), de Benelux (295 euro), Duitsland (195 euro, met meerkosten voor de cartografie), Frankrijk (145 euro) en Europa (395 euro, alle cartografie behalve de Franse en Duitse kaarten).

Filters van Snijder

Snijder Filtertechniek staat als zelfimporterende groothandel op de beurs in Gorinchem met filters en filtermaterialen voor de zeevaart, binnenvaart, visserij, motoreninbouwers en offshore. Snijder verkoopt onder meer Donaldson-filters voor diesels van

Caterpillar, Cummins. GM en Volvo. Daarnaast zijn er nieuwe carter-ventilatiefilters van Donaldson.

De gecombineerde brandstofvoorfilter/waterafscheider van het Duitse Separ voor dieselmotoren haalt volgens Snijder alle schadelijke verontreinigingen en het water uit de brandstof. De magnetische De-Bug-filters voorkomen en bestrijden filterverstoppingen en beschadigingen van brandstofpompen en verstuurers door micro-organismen in de brandstof.

Voor het drinkwater levert Snijder het Wyckomar-zuiveringssysteem. Dat neutraliseert de smaak en verwijderd chemische en andere bestanddelen uit het drinkwater. Ook de legionellabacterie wordt onschadelijk gemaakt. Nieuw is de voor Damen ontwikkelde heavy duty uitvoering, waarbij de sterilizer met behulp van rubber compensatoren trillingvrij wordt gemonteerd op een frame.

Snijder Filtertechniek, Randweg 4, 8061 RW Hasselt, 038-477 38 00, fax 477 38 88, e-mail Info@SnijderFiltertechniek.nl, www.SnijderFiltertechniek.nl.

Flexibele assen van Elliott Manufacturing

Elliott Manufacturing levert flexibele assen aan machine- en vliegtuigbouwers, de agrarische sector, defensie, marine en medische apparatenbouw. De flexibele assen brengen koppel over langs, onder, omheen en zelfs door obstakels. Ze lossen problemen met uitlijning op, absorberen en isoleren vibraties en vereenvoudigen aandrijfontwerpen en toepassingen.

Gebruik van flexibele assen bij complexe aandrijfproblemen kan de ontwerpperiode verkorten, snellere montage bewerkstelligen en onderhoudskosten verlagen. Materialen als rvs en moderne plastics worden toegepast. De assen worden ook gebruikt om machinedelen of kleppen op afstand te bedienen.

Technisch Bureau Hengelo, Postbus 974, 7550 AZ Hengelo, 074-278 29 92, www.tbhengelo.nl.

Slechte ervaringen met bevrachters

Een Belgische bevrachter belde ons eind februari over een reis kolen naar Zuid-Frankrijk. De week ervoor hadden we namelijk een e-mail verspreid onder de bevrachters dat ons schip weer beschikbaar was.

We zouden in week 9 kunnen laden. Er was nog wel een probleempje met een stremming, maar dat zou slechts enkele dagen vertraging opleveren. Wij gingen akkoord, de bevrachter zei dat we aan de reis waren en dat hij alles aan de klant zou doorgeven. We vroegen om een charter en dat zouden ze sturen nadat ze contact hadden gehad met de ontvanger. Maar niemand stuurde iets of belde ons.

Dus bel je maar weer eens. De persoon die we hadden gesproken was er niet, maar degene die we nu spraken was ook op de hoogte. Hij had een vreemd verhaal over dat er al geladen was en dat onze reis niet doorging. Ze hadden maar één schip nodig en de rest ging met vrachtwagens. Maar ze hadden ons zelf gebeld of we die vracht wilden uitvoeren. We hadden toch een overeenkomst?

Hevig verontwaardigd waren we en dat hebben we ook netjes laten blijken. Ongehoord, zo ga je als ondernemers niet met elkaar om. Werkelijk schandelijk.

Ons vermoeden is, dat op de valreep

weer een amateur telefonisch kwam binnenwaaien, die zich goedkoper aanbod. Maar deal is deal en we waren duidelijk overeengekomen dat we er minimaal 35 euro voor moesten hebben en dat was oké.

Ik weet het; we hadden acuut een e-mail moeten sturen met daarin de afgesproken zaken, ook al beloofden ze een charter te sturen. Bevrachters zijn gewoonweg niet meer te vertrouwen, ze zijn echt schaamteloos. Alle bevrachters? Ik heb zelf meer van dit soort ervaringen en ik hoor het ook van collega's.

Eind vorig jaar hadden we eveneens met een Belgische bevrachter een situatie. We werden gebeld of we interesse hadden voor een reis van Kwaadmechelen naar Sète. Antwoord: Ja. Er werd ons gevraagd wat we ervoor moesten hebben. Vanwege het aanstormende wintergeweld stelden we voor dat wanneer het echt zou gaan vriezen en we in het ijs zouden raken, we er 45 euro voor wilden hebben en als het meeviel 43 euro.

De bevrachter vond dat geen gekke opstelling en verwachtte dat de ontvanger daarmee akkoord zou gaan. Hij zou zo snel mogelijk terugbellen. Nou, niet dus. Dezelfde dag teruggebeld, maar hij had de ontvanger nog niet te pakken gekregen. Oké, kan gebeuren. De volgende dag weer geen telefoon, dus zelf

maar weer gebeld en weer hetzelfde verhaal. De derde dag hadden we zoiets van: we bellen er niet meer achteraan. Een week later hadden we nog niets gehoord. Voor de aardigheid nog eens gebeld en nog steeds meldde hij dat hij niets had gehoord en hij ons zou terugbellen. Twee dagen later belden we weer en vertelde hij dat de reis was ingetrokken. Waarom hij niet had teruggebeld? Eh, daar was hij nog niet aan toe gekomen...

Via een collega-schipper vernamen we echter dat de reis was bevracht voor dertig euro. Soms moet je het ook echt hebben van je collega's, die zich graag laten bespelen door de bevrachters.

Hoe diep kun je zinken? Wij vragen ons af hoe vaak dit voorkomt en wat je er tegen kunt doen.

(Naam en adres bij de redactie bekend)

Naschrift

Het probleem is ons bekend, wij horen het meer. Kun je er wat aan doen? Uiteraard is een mondelinge overeenkomst net zo goed een overeenkomst, maar toon dat maar eens aan als je wederpartij het glashard ontkent. Een trieste ontwikkeling, want in de binnenvaart gaan de eerste afspraken altijd mondeling en worden daarna schriftelijk vastgelegd. Het wordt onwerkbaar als je daar niet op kunt vertrouwen. Dus laten we het zeker in deze tijd een beetje fatsoenlijk houden. Hebt u soortgelijke ervaringen? Meld het ons.

Mogelijk einde verplichting jaarrekening klein bedrijf

Nederland en andere EU-landen mogen kleine bedrijven vrijstellen van de plicht om een jaarrekening op te stellen. Het Europe Parlement heeft dat besloten.

Het gaat om bedrijven met minder dan tien werknemers en een balanstotaal onder een half miljoen euro. Driekwart van de 7,2 miljoen ondernemingen in de EU hoort daarbij. Volgens de Europese Commissie kan de maatregel die bedrijven samen 6,3 miljard euro per jaar besparen.

De jaarrekening geeft een overzicht van de financiële situatie van een bedrijf. Het bestaat uit een balans, een resultatenrekening of winst- en verliesrekening, een toelichting en soms ook een accountantsverklaring. De meeste ondernemers moeten de jaarrekening deponeren bij de Kamer van Koophandel.

Sommige Europarlementariërs voorzien een probleem als niet alle lidstaten de vrijstelling verlenen. 'Als bijvoorbeeld Nederland de uitzondering voor kleine bedrijven gebruikt en

België niet, dan zullen Nederlandse bedrijven veel meer weten over Belgische bedrijven. Dat kan Belgische bedrijven in een nadelige concurrentiepositie brengen', vond Dirk Sterckx van het liberale Open Vld. Hij meent ook, dat bedrijven om fiscale en statistische redenen de gegevens toch moeten bijhouden. 'Kredietverlening wordt nog moeilijker als de banken niet over een jaarrekening beschikken. De fiscus zal er trouwens ook naar vragen.'

Duurzame Willie Wortels

Het Ei van Columbus, een nationale prijsvraag voor innovatie en duurzaamheid, leverde recent 338 inzendingen op. In vijf categorieën kunnen winnaars 12.500 euro verdienen. Een vakjury koos de dertien beste inzendingen.

Daaronder waren Vervoerplaats.nl (maak minder kilometers om je aankoop van Marktplaats op te halen), Ledlamp.nl (kies de beste lamp), methaangaswinning uit water en een digitaal instelbare mal (snel een functioneel product produceren vanuit een digitaal ontwerp).

Andere ideeën waren onder meer de duurzame H2H damwandplank van Van Swaay Hout Groep uit Schijndel. De plank bestaat uit groot deel vuren en een klein deel loofhout uit FSC-beheerde bossen. De twee houtsoorten worden met een vingerlas op elkaar gezet en onlosmakelijk verlijmd. Door de vingerlas en het vuren hout onder water te gebruiken en het hardhout boven water, heeft de constructie een levensduur van meer dan 25 jaar. Volgens ing. Piet van den Tillaart van Van Swaay werkt Rijkswaterstaat al vol-



Plaatsing van een H2H-damwand. (Foto Van Swaay)

op met producten van het bedrijf. (www.vanswaay.nl) Royal Haskoning kwam met De Snelle Opslag Methode, die in een haven minder ruimte vergt voor ladingen die van een schip komen en nog niet kunnen worden overgeslagen. Door minder vrachtwagenbewegingen wordt ook de CO₂-uitstoot verlaagd. (www.royalhaskoning.com)

En weer heel wat anders is een kraan-dop, die tot 93 procent water bespaart. Het idee komt van vier jonge ondernemers achter Dureco Investments, een doorstart van een studentenbedrijf aan de Hogeschool Zuyd. (www.dureco-investments.nl) Alle inzendingen zijn te zien op www.ei-van-columbus.nl.

Verkopen is (g)een kunst

Een schipper moet z'n vervoersproduct kunnen verkopen. Het helpt als je een natuurtalent bent, maar voor al die andere ploeters hier wat tips van verkoopersonline.nl. Wie deze tips opvolgt, zou de helft meer verkopen!

Stel de afsluitvraag niet te vroeg, maar ook niet te laat. Zoek een logisch moment. Veel verkopers zien tegen dit moment op, maar ook als de klant nee zegt zijn de kansen nog niet verkeken. Probeer hem opnieuw over te halen, maar met andere argumenten en invalshoeken.

Kom bij uw klanten terug. Kunnen ze nog meer van uw diensten gebruiken? Stuur ze af en toe een e-mail of een ander bericht over de laatste ontwikkelingen. Bel daar ook even achteraan. Controleer regelmatig of de bedrijfssituatie van de klant is veranderd en of dat kansen schept.

Ieder mens zoekt bevestiging. Dus ook uw klant. Probeer hem te leren kennen en streel zijn ego. Is hij ijdel, arrogant, nieuwsgierig, ambitieus, dominant, aarzelend? Pas uw verhaal erop aan. Dat vraagt oefening.

Bedenk doelen voor een gesprek en maak een agenda in uw hoofd. Dan weet u zeker dat u alle belangrijke zaken aansnijdt.

Bellen zonder u te hebben voorbereid is zinloos, tijdrovend en onproductief. Zomaar bellen (cold calling) doet u juist goed voorbereid. Weet wie u belt, heb informatie paraat, ken zijn markt. Zo scheidt u direct een vertrouwensband.

Weet waarom uw product aansluit bij het werk van uw klant, wat uw product toevoegt. U moet dus weten wat het bijzondere is van zijn bedrijf, de branche, de markt. Pas dan kunt u duidelijk

maken hoe uw product waarde toevoegt.

Referenties zijn een van de belangrijkste verkoopargumenten. Tevreden klanten verkopen uw product.

Op proef langer liggen in Lochem

Rijkswaterstaat en Koninklijke Schuttevaer zijn overeengekomen dat tot 12 juni tweemaal 24 uur gebruik mag worden gemaakt van de ligplaats ter hoogte van Kwinkweerd in Lochem (tussen For Farmers en Hendrix UTD). Na drie maanden wordt geëvalueerd en varenden kunnen hun mening kwijt op info@ksvsschuttevaer.nl met als onderwerp 'Twentekanalen'. Tevens wordt boven sluis Eefde 350 meter nieuwe ligplaats aangelegd.

Schriftelijke afspraken kunnen veel discussies voorkomen

door mr. S. Terpstra en mr. D. Weijers, Anker Rechtshulp

Schipper John Vermeer heeft net sojaschroot gelost in Gyor en vaart leeg weg. Dan belt bevrachter Verlaad met de vraag of hij een reis raps wil aannemen. Die moet de volgende dag voor Rotterdam worden geladen in Bratislava. Gezien de waterstand verwacht Vermeer geen enkel probleem, want volgens de berichtgeving gaat het water op termijn slechts licht vallen.

Telefonisch wordt afgesproken dat het schip zich de volgende dag moet melden, nog dezelfde dag wordt geladen en dat één laaddag en Nederlands wettelijk op de losplaats geldt. Verder wordt een vaste vrachtprijs (blokvracht) overeengekomen en geldt vrij lichten.

Vermeer vaart de volgende dag naar de laadplaats, maar krijgt te horen dat de laadinstallatie kapot is. Pas twee dagen later wordt hij beladen en ondertussen valt het water sneller dan verwacht. Het schip ligt erg diep en Vermeer vindt het niet verantwoord verder te varen. Hij legt zijn schip stil en geeft dit telefonisch door aan Verlaad.

■ Beetje lichten

Maar die vindt dat Vermeer wél verder kan. Volgens hem varen andere schippers bij deze waterstand ook door en hij vindt het dan ook onzin dat Vermeer is gaan liggen. Maar Vermeer ziet het niet zitten en hoewel Verlaad dagelijks belt, weigert hij verder te

varen. Dus vraagt de bevrachter hem in te stemmen met het lichten van een deel van de lading. Vermeer, die het nog steeds onverantwoord vindt om te varen, stemt hiermee in.

Na het lichten kan hij de reis vervolgen en zo komt hij met minder lading dan overeengekomen en met een week vertraging in Rotterdam aan.

■ Slecht geheugen

Vermeer stuurt na enige tijd de vrachtafrekening naar Verlaad. Die betaalt de vrachtsom, maar onder aftrek van de lichtingskosten. Maar daar is Vermeer het niet mee eens. Er ontstaat een verhitte discussie over de afspraken en er worden zelfs rechtshulpverleners ingeschakeld. Verlaad kan zich de afspraken blijkbaar niet meer goed heugen en betwist dat vrij lichten is overeengekomen. Hij stelt dat Vermeer zijn schip ten onrechte heeft stilgelegd. De extra kosten voor het lichten komen volgens hem dan ook voor rekening van Vermeer.

Door het ontbreken van een charter of

vervoersovereenkomst kan Vermeer niet bewijzen welke afspraken zijn gemaakt. In een eventuele juridische procedure zal zijn rechtspositie dan ook zwak zijn, aangezien hij moet bewijzen dat één laaddag en vrij lichten is overeengekomen. Omdat alle afspraken telefonisch werden gemaakt, wordt dat uiterst lastig, zo niet onmogelijk.

■ CMNI-document

Ter voorkoming van discussies achteraf, is het raadzaam afspraken in elk geval schriftelijk vast te leggen in een charterovereenkomst. Daarnaast is het verstandig tijdens de belading een CMNI-vervoersdocument op te maken. Dat vormt zowel het bewijs van de vervoersovereenkomst tussen afzender en vervoerder, als het bewijs van inontvangstneming van de goederen van de vervoerder. Daarmee staat u als vervoerder sterker bij eventuele geschillen zoals in het voorbeeld van schipper Vermeer.

Het CMNI-vervoersdocument is te downloaden van de website van het IVR (www.ivr.nl). Als tijdens de reis nog nadere en/of afwijkende afspraken worden gemaakt, dan is het verstandig ook die schriftelijk vast te leggen, bij voorkeur per e-mail of fax.

De oprichting van een BV wordt mogelijk gemakkelijker. De Eerste Kamer moet nog een knoop doorhakken en dan kan 1 juli de Wet vereenvoudiging en flexibilisering BV-recht van kracht worden.

Het BV-wetsvoorstel mikt op minder dwingend en meer regelend recht. Zo wordt bij oprichting van een BV het minimumkapitaal (18.000 euro) afgeschaft. De ondernemer kan zelf kiezen hoeveel hij inbrengt en dat maakt de

BV eenvoudiger

BV aantrekkelijker voor kleine ondernemers en starters. Ook de bank- en accountantsverklaring bij inbreng in natura en de verplichte blokkeringsregeling vervallen.

De ondernemer krijgt meer armslag bij de inrichting van kleinere ondernemingen, joint ventures en concerns. Het wordt eenvoudiger besluitvorming buiten de algemene vergadering te laten

plaatshebben en in de statuten kan worden geregeld dat iedere aandeelhouder zijn eigen bestuurder benoemt.

Ook is er een regeling voor kwalitatieve verplichtingen aan aandeelhouders, wordt de wettelijke geschillenregeling verbeterd, wordt het mogelijk in de statuten te voorzien in stemrechtloze of winstrechtloze aandelen of een flexibele verdeling van stemrecht en wordt de regeling voor certificaathouders duidelijker.

Innovatie als traditie

RAFA is een efficiënte en dynamische organisatie die topkwaliteit aluminium en messing scheepsramen produceert, voorzien van diverse soorten beglazing. Onze ramen zijn altijd maatwerk: ze worden in samenwerking met de opdrachtgevers ontwikkeld en zijn op verzoek leverbaar onder keur.



Op onze thermisch onderbroken ramen is Nederlands en Europees octrooi verleend. RAFA staat voor optimale service, vijftig jaar expertise en innovatie in de veeleisende binnenvaart en garandeert dat er professionals voor u aan het werk zijn.

Voor gedetailleerde informatie kijk op www.rafa.nl of bel +31 (0)33 494 50 40

RIDDERPOORT
verzekeringen · hypotheek · pensioenen

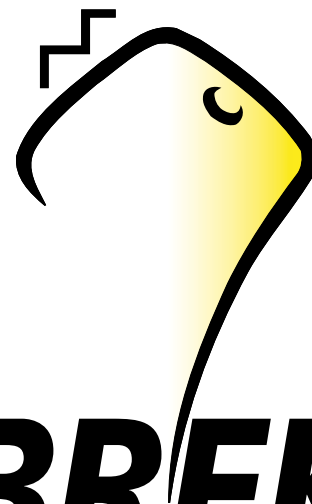


Verzet uw bakens met Ridderpoort!

Ridderpoort Binnenvaartunit
Kleine Landtong 23a
4201 HL Gorinchem
T +31 (0)180 460 301
E binnenvaartunit@ridderpoort.nl
I www.ridderpoort.nl

Ridderpoort is onderdeel van ING Assurantiekantoren Nederland
en heeft vestigingen in: Capelle a/d IJssel - Barendrecht - Gorinchem

onderdeel van **ING**



BREKO

Scheepsbouw & Reparatie

Scheepvaartweg 3b
3356 LL Papendrecht
T. +31 (0)78 - 641 68 68
F. +31 (0)78 - 641 68 69
Email: info@breko.com
Internet: www.breko.com

WAAR WATER WERKT, WERKT SWETSODV

Bezoek onze stand tijdens
Construction & Shipping
Industry Gorinchem
STANDNUMMER 442

SwetsODV is één van de
belangrijkste spelers op de
nautische flexibele arbeidsmarkt.



BEDIENING

BINNENVAART

VEREN

NAUTISCH BEHEER

T +31 (0) 88 6191234

www.swetsodv.com

SWETSODV
Nautisch specialisten aan het werk!

Expositie over haven R'dam in oorlogstijd

Het OorlogsVerzetsMuseum Rotterdam herbergt tot en met 30 september de jubileumtentoonstelling Rotterdam Oorlogshaven. Zij geeft een beeld van wat de Duitse bezetting voor de haven en zijn werkers voor gevolgen had.

Na het bombardement in mei 1940 vielen havens en werven vrijwel onbeschadigd in Duitse handen. Tussen 1940 en 1945 bouwden de Nederlandse werven circa 800 nieuwe oorlogsschepen en werden 2000 vaartuigen omgebouwd voor oorlogsdoelen.

Rotterdam was ook een uitvalsbasis voor de Kriegsmarine en daarom was het havengebied een doelwit voor geallieerde bommenwerpers. Daarbij vielen in de loop van de jaren bijna net zoveel burgerslachtoffers als bij het bombardement van 14 mei 1940.

In mei 2010 is er de 65-jarige herdenking van het einde van de Tweede Wereldoorlog. Voor het museum is het dan 25 jaar geleden, dat oprichter Arie Mast voor de eerste keer een tijdelijke tentoonstelling tot stand bracht. Bij deze expositie is voor de groepen 7/8 en de onderbouw van VMBO/HAVO/VWO een educatief programma beschikbaar.



Zweden bleef in de Tweede Wereldoorlog neutraal, maar was economisch sterk afhankelijk van Duitsland. Hitler kocht hoogwaardig Zweeds ijzererts voor de wapenfabrieken van Krupp en Zweden had Duitse kolen nodig. In Rotterdam werden beide goederensoorten overgeslagen en dat was voor de haven, afgesneden van alle vroegere vaarroutes, van groot belang. Zo liepen naast Nederlandse schepen als de Beverwijk, Noordwijk, Randwijk en Waalhaven ook Zweedse, Noorse, Finse, Deense en Duitse schepen binnen. Dit duurde tot 1943, toen ook deze Scandinavische route onder de oorlogsdruk bezweek. (Foto met dank aan OVM)

De expositie baseert zich op het 27 mei verschijnende boek Rotterdam Oorlogshaven van Jac. J. Baart, Walburg Pers, ISBN 978.90.5730.673.0. Het museum zit aan de Coolhaven 375

(010-48 48 931). Volwassenen betalen drie euro entree, jeugd tot en met twaalf jaar 1,50 euro, houders van de R'damPas hebben gratis toegang.

Regels rond internationaal afvaltransport kunnen beter

Het CBRB houdt 27 april, de eerste dag van de beurs Construction & Shipping Industry, in de Evenementenhal in Gorinchem een themabijeenkomst over internationaal transport van afval over water. Onderzoek naar de knelpunten in de afvalregels in Nederland, Duitsland en in België geeft aanleiding tot een advies aan de Europese Commissie.

De groei van het afvaltransport biedt de binnenvaart kansen. Grensoverschrijdend afvaltransport is gebonden aan vergunningen, goedkeuringen, meldingen en controle, die worden geregeld in de Europese verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA). In 2004 leidde dit tot verplichte registratie van vervoerders, inzake laars, handelaars en bemiddelaars (VIHB-lijst).

De aanpassing van de EVOA-richtlijn in 2007 heeft het nodige verbeterd, maar er zijn nog knelpunten, zoals de verschillen in wetgeving in diverse EU-lidstaten. Ook verschillen de eisen van kredietwaardigheid, vakbekwaamheid en betrouwbaarheid. De themabijeenkomst begint om 11 uur en duurt tot circa 13.30 uur. Mr. Marius van Dam belicht de wet- en regelgeving rond afvaltransport en ver-

volgens vertelt dr. Anja Rohen van Abfall Inform over internationaal transport van afval. Daarna gaat mr. Daniëlle Gevers Deynoot-de Booij, beleidsmedewerker milieu van EVO, in op het onderzoek van EURInspect naar de problemen rond afvaltransport. Tot slot wordt onder leiding van Lijdia de Groot, secretaris Nautiek en Techniek van het CBRB, gediscussieerd en gereageerd. De themabijeenkomst is bestemd voor vervoerders, verladers, gebruikers en handhavers en is gratis voor leden van het CBRB. Niet-leden betalen dertig euro. Opgave is nodig en kan via www.cbrb.nl/inschrijven.

Binnenvaart slaat coöperatieve pad in

door Sander Klos

Anton van Megen krijgt kritiek, er wordt getwijfeld aan zijn drijfveren, maar hij gaat door. Op 12 maart belichtte hij samen met Erik van Toor van Kantoor Binnenvaart en Wim Onderdelinden van stichting Abri nogmaals uitgebreid de benarde positie van de binnenvaart. Alle drie adviseerden ze hetzelfde: samenwerken. 'Als we het in ons eentje blijven doen, weten we waar we terecht komen: waar we nu zitten.' En een beetje meer onderling respect zou ook niet gek zijn.

In de besloten vergadering meldde zich nadien 25 nieuwe EUBO-leden, waardoor het totale tonnage nu ruim 350.000 bedraagt. 'We gaan nu verder met ons driesporenbeleid: de Onderneming van Samenwerkingsverbanden (OSB), marktmonitoring & kostprijsvorming en de vorming van coöperaties', zegt Van Megen.

■ Meer evenwicht

De samenwerkingsverbanden in de binnenvaart - NPRC, ELV, PTC, Sabon en EUBO - willen met de OSB een partij in de markt zetten, die ondernemers aan zich kan binden. 'Doel is door samenwerking een beter marktevenwicht tussen verladers en zelfstandige schippers te scheppen. De verwachting is dat na enkele jaren met aanloopkosten een perspectief kan worden geboden, dat tot structurele verbetering van de binnenvaartmarkt leidt. Dit initiatief geeft ondernemers en geldverstrekkers de tijd om de crisis te doorstaan', stellen de initiatiefnemers. Ook NMA, over-



Deelnemers aan de EUBO-vergadering. De vrouw rechts vertelde al een jaar stil te liggen. 'Kunnen we niet iets doen met een ladingquotum, zoals in de visserij?' (Foto Sander Klos)

heid en banken worden bij het initiatief betrokken.

Deze drie sporen zijn de laatste mogelijkheden die de sector als geheel lijkt te hebben. De Europese Commissie zal niets doen en binnenlands is de stillegging onhaalbaar gebleken. 'Dit is onze laatste kans hier vandaag', verwoordde VBR-voorman Verbergh het op 12 maart.

■ Meer coöperaties

De huidige 350.000 ton in de EUBO bestaat uit diverse schepen en kan de basis leggen voor meer coöperaties. 'De grootste schepen hebben de grootste problemen. Alle schippers op honderd meterschepen krijgen van ons een plan en eind maart gaan we ze allemaal belen om te horen wat zij ervan vinden en of ze zich willen aansluiten bij de

coöperatie. De administratiekantoren maken daarbij een prognose voor schepen van 110 en 135 meter en voor een koppelverband en geven tevens aan welke invloed de markt gaat ondervinden van één, twee, drie of vier coöperaties.'

Een coöperatie moet volgens Van Megen minstens 350.000 ton hebben. 'Met zo'n omvang word je interessant voor het telefoonlijstje van de bevrachters. En hoe meer lading die bevrachters ons aanbieden, hoe meer korting wij kunnen geven op onze laadruimte.' Op termijn moeten ook voor de kleinere schepen coöperaties worden gevormd. 'Daarnaast blijft de EUBO bestaan voor wie zich misschien niet aansluit bij een coöperatie, maar wel inzicht in de marktontwikkelingen wil hebben.'

Veiligheidsgids voor gevaarlijke stoffen

De CCR en het Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) lanceren 8 juni in Brussel de ISGINTT-richtlijn voor veilige omgang met gevaarlijke stoffen waar binnenvaarttankers in contact komen met andere schepen of walvoorzie-

ningen (terminals). Aan de ISGINTT-veiligheidsgids hebben ook alle beroepsorganisaties meegewerkt. Na de lancering volgt een debat over de veiligheid van de binnenvaart bij contacten tussen wal en schip. Daarbij

wordt simultane vertaling verzorgd naar het Engels, Frans, Duits en Nederlands.

Aanmelden voor de bijeenkomst, die duurt van 16 tot 19 uur, kan via secretariat@isgintt.org.

VERS-regeling na 2010 voorbij

door Arthur Langstraat

VROM, V&W en SenterNovem hebben de binnenvaartorganisaties laten weten dat de VERS-regeling (subsidie diesel motoren) na 2010 niet wordt voortgezet. Daar zijn we niet blij mee. Juist nu de recessie investeren in een duurzame binnenvaart tot een grote uitdaging maakt trekt de overheid zijn financiële steun voorlopig in. Op de lange termijn kan de binnenvaart daardoor zijn status als schone vervoerder verliezen.

De huidige regeling voorziet alleen nog in een bijdrage voor de aanschaf van een SCR-katalysator. Die zorgt voor een aanzienlijke reductie van NOx (stikstofdioxide) en dat is samen met fijnstof de meest schadelijke stof voor de gezondheid.

Doel van de VERS-regeling was per jaar minstens anderhalve kiloton NOx te reduceren. In 2006 en 2007 was het nog mogelijk tot 1 juli 2007 met subsidie te investeren in een CCR2-motor. Daar is toen behoorlijk gebruik van gemaakt. In 2008 en 2009 resteerde de steun bij aanschaf van een SCR-katalysator. Voor 2010 is nog circa één miljoen

euro beschikbaar, daarna is de regeling echt voorbij. In de evaluatie heeft Kantoor Binnenvaart gepleit voor subsidie voor de SCR-katalysator, maar de eindconclusie was, dat de subsidie te weinig is gebruikt en daarom niet effectief is geweest. Want het doel van 7,5 kiloton NOx-reductie in vijf jaar is bij lange na niet gehaald.

■ Waakvlam

Voor 2011 en verder bekijkt VROM of een 'waakvlamregeling' mogelijk is in de vorm van Milieu Prestatie Contracten (MPC), waarin clusters van

ondernemingen een innovatieslag kunnen maken op milieugebied. Een MCP is een variatie op de Innovatie Prestatie Contracten (IPC) en heeft onder meer tot doel tot aan de volgende fasen voor motoren in 2012 en 2016 de aanschaf te stimuleren. Ook kunnen ze worden ingezet voor naschakeltechniek (SCR-katalysator en roetfilter) en andere middelen voor emissiereductie. Omdat de subsidie voor een SCR-katalysator in 2010 nog mogelijkheden biedt om een binnenschip schoner te maken, raden we aan de aanschaf op tijd te regelen. Meer informatie is te vinden op www.senternovem.nl. Een combinatie met een roetfilter zorgt voor de schoonste versie. Zulke schepen zijn er al en spelen in op verladers, die steeds meer vergroening eisen van de binnenvaart. We blijven de ontwikkelingen rond de MPC volgen en beïnvloeden.

Nieuwe cijfers over zee-riviervaart

Het Voorlichtingsbureau Shortsea heeft het factsheet 'Zee-riviervaart' vernieuwd. De brochure geeft verladers inzicht in de mogelijkheden van schepen, die zowel op binnenwateren als in kustwateren varen.

Sterk punt van zee-riviervaart is het ontbreken van de kostenverhogende overslag in de zeehaven. De transportkosten worden lager en er is minder kans op schade door extra overslag. De hoeveelheid te vervoeren lading moet minimaal 1000 ton bedragen, waarbij diverse soorten lading in één schip kunnen.

Zee-rivierschepen vervoeren voornamelijk bulkgoederen als kolen, granen, bouwgrondstoffen en kunstmest. Daarnaast worden neobulk (staal(producten), gezaagd hout en papier) en uiteraard ook containers vervoerd.

Diverse (Nederlandse) rederijen hebben de laatste jaren zee-rivierschepen laten bouwen. Door nieuwe technologische ontwikkelingen zijn de kruiplijn en de diepgang van het schip ver-

kleind. Daardoor zijn meer bestemmingen in het Europese binnenland bereikbaar.

Het factsheet is op te vragen bij het

Voorlichtingsbureau Shortsea, tel. 010-204 18 88 of e-mail: shortsea@shortsea.nl.

Mogelijkheden van zee-riviervaart

		Lengte	Breedte	Diepgang	Kruiphoogte	Tonnage
Engeland	Humber tot Goole	110 m	24 m	6 m	-	4500
Nederland	Julianakanaal: Maasbracht-Stein	137 m	14 m	3 m	6,15 m	1000/1500
	Julianakanaal: Stein-Maastricht	110 m	12 m	3 m	6,15 m	1000/1500
	Maas	137 m	14 m	3 m	6,8 m	1000/1500
België	Albertkanaal	134 m	12,5 m	3,4 m	6,7 m	1500/2000
	Zeekanaal: zeesluis Wintam tot Ruisbroek-Puurs	180 m	23,5 m	8,5 m	48 m	10.000
	Zeekanaal: Ruisbroek-Puurs tot Brussel	140 m	16,5 m	5,8 m	32 m	4500
	Kanaal Gent-Terneuzen	Geen beperkingen				
Portugal	Douro tot Sardouro	87 m	11,4 m	3,9 m	7,5 m	2000/2500
Frankrijk	Seine tot Gennevilliers	120 m	15,5 m	3,9 m	7,5 m	1800/1900
	Saône	185 m	12 m	3,5 m	4,9 m	1500/1700
	Rhône: Lyon-Arles	190 m	12 m	3 m	6,3 m	1500/1700
	Rhône: Arles-Fos sur Mer	190 m	12 m	4,25 m	7,88 m	3000
Zweden	Trollhättékanaal	82 m	13,4 m	5,7 m	27 m	3000/4000
	Södertäljekanaal	135 m	19,6 m	7,8 m	40,5 m	9000
Finland	Saimakanaal	82,5 m	12,6 m	4,35 m	24,5 m	2500
Duitsland	Boven-Rijn: Bazel- Bingen	135 m	22,8 m	2,1/3 m	7 m	1500/3000
	Midden-Rijn: Bingen-Bonn	135 m	22,8 m	1,9/2,1/2,5 m	9 m	1500/3000
	Beneden-Rijn: Bonn-Millingen	135 m	22,8 m	2,5/2,8 m	9 m	1500/3000

*Diepgang, kruiphoogte en tonnages zijn onder meer afhankelijk van de waterhoogte.

Matrozen en Stuurlieden



TOS houdt de vaart erin

Professionals uit de EU

TOS levert voor de binnenvaart professionals uit de EU! Bekwame vakmensen met ruime ervaring in de binnenvaart. TOS biedt kwaliteit tegen een goede prijs. Laat u informeren! We denken met u mee.

Eigen vestigingen

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 informeel gesprek. Of kijk alvast op www.tos.nl

Rotterdam Waalhaven O.Z. 77 3087 BM Rotterdam
Postbus 55064 3008 EB Rotterdam (+31)10 - 436 62 93
Vlissingen Boulevard Bankert 308 4382 AC Vlissingen (+31)118 - 44 09 11
Ook zijn wij gevestigd in **Tsjechië**, **Polen** en **Oekraïne**. E-mail info@tos.nl



www.tos.nl



De EUBO heet u hartelijk welkom op
Construction & Shipping Industry
in Gorinchem.

U kunt hier van 27 t/m 29 april bijpraten met de bestuursleden. Wij brengen u op de hoogte van de laatste ontwikkelingen en demonstreren de website met de kostprijsmodule en de Logos-applicatie.

Adverteerdersindex

4COM	12	Noordersoft	18
ABN Amro	18	Peters & Van Sandijk	18
Admiraal, scheepsbetimmeringen	13	RevRep van Leeuwen	12
Anker Advies	32	RAFA Scheepsramen	24
Arbode Maritiem	8	Ridderpoort	24
Blommaert Scheepsluiken	12	Scheepswerf Wed. K. Brouwer	18
Breko	24	Schippersvoorschippers.nl	28
Bunkerstation Verweij Kampen	18	Shiptron	31
Dolderman	12	SON	31
EFM	8	Swets ODV	24
Electronic Service	29	TOS	28
Euroschroef	8/13	Van Andel	12
Heinen & Hopman	31	Van Dijk advocaten	19
Marble	31	Vereniging Oranje	18
Nieuwland & De Randamie	8	Volvo Penta	2

Geen slachtoffer, maar perspectief

door Gerhard Kreuze, voorzitter

Als je niet uit je slachtofferrol komt, organiseer je je eigen exit. Het staat in alle leerboeken over psychologie, management, bedrijfskunde en personeelszaken. Wie wel eens naar Oprah of dr. Phil kijkt, komt dat ook regelmatig tegen. Je kunt zeggen wat je wilt van die Amerikanen, maar daar zijn ze sterk in. Zit je in de shit, kijk dan vooral wat je zelf kunt doen en verspil geen energie aan het zoeken van schulden. Ofwel: de oplossing begint bij jezelf.

De binnenvaart zit in een diepe crisis en veel ondernemers staan aan de rand van de afgrond of naderen die met rasse schreden. De reserves raken op en perspectief op verbetering is er niet.

De diverse forums geven sterk de indruk dat de binnenvaarder nog in de rol van slachtoffer zit. Vooral de anderen hebben schuld: de nieuwbouw, de bevrachter, de verlader, de vrije markt, de overheid, de bonden, de banken. En als dat het allemaal niet is, dan is het de buurman. Met zo'n bonte verzameling van schulden - zo u wilt daders - begin je niks en dus alleen daarom is het al zinloos slachtofferhulp te vragen. Zeggen dat de ander het moet oplossen duidt op onmacht en vindt weinig weerklank in de wereld om ons heen, die ook last heeft van de crisis.

We zullen het dus zelf moeten doen. Onze eigen kracht organiseren en oplossingen vinden. Die kracht baseer je op een gezamenlijk belang en in feite hebben wij dat als zelfstandige binnenvaartondernemers. Want wij willen allemaal een goed product leveren en daarmee een redelijke boterham verdienen.

Daarvoor heb je wat stabiliteit nodig. Achteraf kun je constateren dat die in de jaren voor de crisis een beetje is doorgeschoten naar boven en nu ongehoord hard naar beneden dreigt door te schieten. Er zit in de binnenvaartmarkt nauwelijks meer enige stabiliteit. Dat komt niet alleen door de vrije markt, het heeft ook alles te maken met de structuur van de binnenvaart. Individueel handelen - in investeringen en vrachtprijzen - overheerst alles en leidt tot de excessen die we hadden en hebben.

Als individu ben je overgeleverd aan de vrije markt en dat moet je beseffen als je als eenling de binnenvaartmarkt op gaat. Maar dat is niet alles. Ondernemers met weinig marktmacht kunnen zich aansluiten bij

een samenwerkingsverband. Het verleden heeft bewezen dat dat met coöperaties van voldoende omvang kan werken. En kijk bijvoorbeeld eens naar de MSG. Die heeft een redelijke positie met eigen op- en overslag, een eigen werf en organiseert een eigen stillegging. Samenwerking zal op korte termijn de crisis niet bezweren, maar het kan perspectief en stabiliteit brengen. Ik geloof er in.



OCEANSAT Klasse A AIS



Klasse A AIS Systeem voor Binnenvaart

Prijs € 2.100,- (subsidiebedrag)

- * Onafhankelijk bedieningsdisplay
- * Compact
- * makkelijk in te bouwen
- * Eenvoudig te koppelen aan Tresco en Periskal

Vraag naar onze dealers !!

Ook zij helpen u met de subsidieformulieren !!



Oceansat BV

Postbus 33 • 4255 ZG Nieuwendijk

Tel: 0183-401025 • Fax: 0183-404038

E: info@oceansat.com • I: www.oceansat.com



Van het secretariaat

Iza Lindhout-Theunisse volgt Jan Kruisinga op als vicevoorzitter van de CBOB. Dat maakte voorzitter Eddy Bilder bekend op de 89ste algemene ledenvergadering in het Delta Hotel in Vlaardingen.

Kruisinga, sinds 2003 vicevoorzitter, gaf bij zijn benoeming in 2008 al aan nog maximaal twee jaar vicevoorzitter te willen blijven. Hij blijft aan als algemeen adjunct en houdt ook de nautisch-technische portefeuille.

Penningmeester Riemer Kingma (Maranta) gaf een toelichting op het financieel jaarverslag. Hij roemde de betalingsdiscipline van de leden, want ondanks een economisch zeer mager jaar werd de jaarrekening met een klein overschot afgesloten. Voor 2010 is vanwege het ongunstig economisch tijdstip voorgesteld de contributie niet als gebruikelijk te indexeren, maar Kingma waarschuwde dat daardoor een klein begrotingstekort ontstaat. De leden vonden dat, gelet op de situatie, acceptabel en stemden met de begroting in.

Aan vijf leden werd wegens hun 25-jarig lidmaatschap de jubileumklipper uitgereikt: de families L. Romijn-de Snoo, (Breediep), H.J. Bloemberg (Aurora), Z. Bouman (Alpi), G. Bruins Slot (Courage) en A.A. Cornet (Govert sr).

De herkiesbare bestuursleden Chris Hovestadt (Speranza) en Marjo Overbeeke (Deo Duce) werden met algemene stemmen herkozen. Johan van Wolfswinkel (De Valk) komt nieuw in het bestuur en volgt Henk Kleine (Roelanda) op.

In februari zette het bestuur een enquête uit om de mening van de leden over hun bond te peilen. Ruim

de helft heeft gereageerd. Iza Lindhout en Jan Blonk presenteerden de resultaten in het themage-deelte. Het oordeel over communicatie en beleid was overwegend redelijk tot goed (gemiddeld 80%). De leden kwamen met kritische opmerkingen, vragen en/of suggesties voor verbeteringen. De vragen over de crisis leverden de meeste reacties op: daaruit bleek een uitermate kritische houding ten opzichte van de voorgestelde plannen.

Voorzitter Eddy Bilder zei dat het bestuur de kritische, maar open en vaak zorgvuldig geformuleerde reacties van de leden erg op prijs stelt. In de komende bestuursvergaderingen wordt besproken hoe de resultaten en reacties bij het beleid te betrekken.

De ledenvergadering werd als gebruikelijk afgesloten met een gezamenlijke lunch in het restaurantgedeelte aan de vaarweg. Voor zover nog nodig, zorgden de passerende schepen voor aanvullende gespreksstof.

Leden kunnen enquêteresultaten en toelichting inzien op de CBOB-ledensite of opvragen bij het secretariaat.

Overleden

Op 10 maart Casper Lenten (79), echtgenoot van R. Lenten-Teekman, v/h ms Marianne; correspondentieadres Westpier 25, 3331 MK Zwijndrecht.

Geboren

Op 11 maart Nathan Hendrik Johan, zoon van Henk-Jan en Edith van Veen, ms Quo Vadis; p/a postbus 375, 8070 AJ Nunspeet.

Beloken Pasen

'Nu werden hun ogen geopend en herkenden zij Hem'
(Lucas 24:31)

U ontvangt dit nummer rond Beloken Pasen, een oude naam voor de zondag na Pasen. Een vreemde naam ook. Want in het woord 'beloken' horen we het woord 'luiken' doorklinken. Dit woord heeft alles te maken met 'sluiten'. Bedoeld is dus, dat we deze zondag Pasen afsluiten. En hier begint het vreemde. Want kunnen we Pasen ooit afsluiten? Het is net begonnen! Sterker nog, elke zondag is opnieuw een eerste dag van de week, die ons herinnert aan Pasen! We leven uit Pasen! Pasen bepaalt ons dagelijks bij de hoop dat de doodsmachten in deze wereld niet het laatste woord hebben. Dus, hoezo Beloken Pasen?

Nog vreemder wordt het als we erbij stilstaan, dat vanouds op deze zondag de lezing over de Emmaüsgangers klinkt. Enkele van Jezus' leerlingen zijn op weg naar Emmaüs, nog helemaal ontdaan door alles wat met Jezus is gebeurd, zijn kruisdood en dan nu ook nog het bericht dat zijn graf leeg is. Een vreemdeling komt naast hen lopen. Jezus! Maar ze herkennen Hem niet. Zó vol zijn ze van het gebeurde!

Dit beeld van Jezus, die ongemerkt naast hen komt, is voor mij zó veelzeggend! Hoe vaak gebeurt ons dit niet? Ons hele leven ligt overhoop. En waar is Jezus? Vaak hebben we niet in de gaten dat Hij allang stil naast ons gaat, geduldig, tot wij Hem zien. Trouw onze Tochtgenoot. Jezus brak met hen het brood. Dit was het moment waarop zij Hem herkenden. Met dit moment grijpt Jezus terug op dat moment kort vóór zijn sterven, toen Hij met zijn leerlingen de maaltijd vierde. Hieraan gaan hen de ogen open. Jezus, de opgestane Heer! Toen werd het voor hen Pasen!

Laat het zo voor ons nog heel vaak Pasen mogen worden! Pasen is nooit beloken!

G. van Zeben.



Heinen & Hopman Rotterdam, het adres voor een zorgeloos binnenklimaat. Wat bij Heinen & Hopman op de tekentafel begint, eindigt gegarandeerd met maximaal comfort aan boord van uw schip. Van ventilatie tot air conditioning. Naast standaardoplossingen kunnen wij u ook maatwerk bieden voor schepen en jachten van 10 - 100+ meter.



HEINEN & HOPMAN ROTTERDAM

AIR CONDITIONING HEATING VENTILATION REFRIGERATION

Onze telefoongegevens zijn gewijzigd:

T.: 078 - 890 80 50, F.: 078 - 890 80 59, I. www.heinenhopman.com



MARBLE

Marble Automation BV

T: +31 (0)527 68 79 53

E: info@marbleautomation.com

I: www.marbleautomation.com

Always one step ahead!



10 kanaals
alarm Unit
MS10B



Tachograaf

MS 715



RDW erkend.

Gecertificeerde installateurs door heel Nederland en België. Geschikt voor enkele as, dubbele as en Z-drive.



SHIPTON
marine communication specialists

**Subsidiereregeling
invoering AIS voor alle schepen
groter dan 20 meter*!**

**Bestel nu uw inland AIS en
verdien € 2100 subsidie!
Wij bieden ruime kennis en ervaring!**

**Erkend AIS
inbouwbedrijf**

* alle schepen met CVO, ook recreatievaart,
of commercieel gebruikt <20m

De Dolfijn 24
1601 MG Enkhuizen
Tel.: 0228-317437
info@shipton.nl



De snelste schadeafhandeling

Schade aan uw binnenschip is vervelend. Maar de financiële schade door stilstand komt vaak minstens zo hard aan. Het snel en soepel afhandelen van schades zit ons daarom in de genen. Zo kunt u bij ons online uw schade melden en kunt u rekenen op een snelle schadeafhandeling. Want ervoor zorgen dat u de vaart erin houdt met uw onderneming: dát is ons doel. Kijk voor meer informatie en het aanvragen van een offerte op www.son.nl.



Schepen
Onderlinge
NEDERLAND u.a.

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

De eigen kijk op scheepsverzekeringen



**Gelukkig trekken
ze zich bij Anker
ook niks aan van
kantooruren**

De scheepvaart is een continubedrijf

Wachtlopen, dag en nacht. Midden in de nacht kregen we een tros in de schroef en terwijl duikers bezig waren het probleem te verhelpen, regelde ik de rest met Anker.

Een verademing, zo'n verzekeraar die snapt hoe het werkt aan boord. Daarom hebben we niet alleen onze schadeverzekering afgesloten bij Anker, maar ook de rechtsbijstandverzekering en de zorgverzekering, specifiek gericht op de binnenvaart.

Anker biedt complete verzekeringsoplossingen voor de binnenvaart en is al 100 jaar een stabiele factor in uw branche.

Anker is dag en nacht bereikbaar
via telefoon (050) 520 99 99 of via
e-mailadres ankerdirect@anker.nl



ANKER

**Anker Verzekert
Zeker van uw zaak**