

januari 2005

1

## Personalia

Op 22 november j.l. is mevrouw Lijdia de Groot het personeelsbestand van het bureau komen versterken. Lijdia kent de binnenvaart van huis uit en heeft bovendien gedurende langere periode als schipper - dus met alle daarvoor vereiste papieren - gevaren. Zij spreekt en verstaat derhalve de "taal van de schipper".

In het kader van herhaaldelijk aangekondigde aandacht voor de versterking van de helpdeskfunctie heeft de vergadering van de varende ondernemers op 8 januari unaniem ingestemd met het voorstel om Lijdia de Groot de taak van helpdesk toe te vertrouwen. Zij is zeer gemotiveerd om uw vragen te behandelen, te coördineren en te registreren om de leden nog beter van dienst te kunnen zijn.

Guus Poppelaars zal haar daarbij waar mogelijk blijven assisteren.

Na een periode van afwezigheid zal deze maand Koen van Dijk zijn werkzaamheden weer kunnen gaan hervatten.

Ook mevr. Fawziah Pelealu-Plasschaert is inmiddels zover hersteld dat zij de draad weer gaat oppakken.

## Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam

Tijdens de op 2 december 2004 gehouden bijeenkomst van de Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR), waarin vertegenwoordigers van onder andere het CBRB overleggen met het Havenbedrijf Rotterdam over relevante onderwerpen voor de binnenvaart, zijn de volgende onderwerpen besproken:

- *Ligplaatsen Maashaven programma van eisen inrichting kade.*

Naar aanleiding van de tekeningen van de Gemeentelijke dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting (dS+V) betreffende de toekomstige inrichting van de kade aan de Maashaven noordzijde wordt er overkort vastgehouden aan de afgesproken nautische voorwaarden. Dit betekent dat de gehele kade, behoudens het gedeelte wat nu ook niet bezet mag worden, beschikbaar blijft voor de binnenvaart. De kade is in principe niet toegankelijk voor auto's, maar indien nodig wel kortdurend te gebruiken. Er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen in de directe omgeving.

- *Bebouwing Rijnhaven.*

In verband met de plannen voor het bouwen van woningen aan de Rijnhaven noordzijde, is door de Havenmeester een brief aan het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR) gestuurd, met als uitgangspunt dat de scheepvaart gebruik moet kunnen blijven maken van de kade als openbare ligplaats-faciliteit en/of het em- en debarkeren van riviercruiseschepen.

- *Binnenvaart servicestation/watertappunt Schaardijk.*

Gebleken is dat bij het watertappunt de verkeerde meter was gemeten en dat het waterverbruik het afgelopen jaar 2500 kubieke meter is geweest. Het gebruik is dus in verhouding gering en de vraag naar een onbemand watertappunt aan de St. Janshaven wordt daarom voorlopig nog aangehouden.

- *Ligplaats nemen uitsluitend met toestemming van de Havenmeester.*

De borden "afmeren uitsluitend met toestemming van de Havenmeester" bij de openbare ligplaats Drinkwaterleiding 3, zijn geplaatst ter regulatie van de bezetting van de ligplaats. In verband met overlast voor de omgeving, is het ongewenst dat beunschepen, die zandlading spoelen, hier afmeren.

- *Verplaatsing autosteiger Calandkanaal.*

De aannemer is gestart met de werkzaamheden t.b.v. de verplaatsing van het auto afzetpontoon Scheurhaven (nr. 5390) naar de zuidzijde van het Calandkanaal (nr 5710). Voor het eind van dit jaar (2004) zal de verplaatsing gerealiseerd zijn en kan de ponton gebruikt worden. Om zoektochten met de auto te voorkomen, zullen vanaf de wegzijde (Rijnweg) borden geplaatst worden die aangeven waar de afzetplaats zich bevindt.

- *Wachtplaatsen Stad.*

Er heeft een gesprek plaats gevonden bij ECT over het ruimtebeslag van een wachtplaats achter in de Alexanderhaven. Een en ander wordt op tekening gezet, maar verwacht wordt dat er te weinig ruimte is. Ten aanzien van andere mogelijke wacht- en/of ligplaatsen wordt meegedeeld dat bij de Waalhaven Bargeterminal palen worden geplaatst ten behoeve van wachtplaatsen. Verder zijn steiger 1 en 2 in de Frisohaven als openbare ligplaats toegevoegd aan het ligplaatsenplan. Steiger 7 en 8 zullen het eerste kwartaal van 2005 in orde gemaakt worden.

- *Verplaatsing ponton Nassauhaven naar Hartelhaven.*

Er zijn twee tekeningen gemaakt, waarop de moge-

lijke alternatieven staan om de ponton uit de Nasauhaven te plaatsen als een geschikt duwbotenponton in de hoek van de Hartelhaven. Het WBR gaat akkoord met het voorstel om de ponton evenwijdig aan het talud te leggen, waarbij het weliswaar slechts aan één kant bezet kan worden, maar waarbij het wel te allen tijde bereikbaar is. Het streven is om het eerste kwartaal van 2005 de aanbesteding uit te geven.

- **Wachtplaatsen binnenvaart Maasvlakte.**

De tijdelijke wachtplaatsen in de Yangtzehaven zullen in verband met de werkzaamheden ten behoeve van Euromax in 2005 geleidelijk vervallen. Om te voorzien in de duidelijke behoefte aan deze voorzieningen zullen aan de zuidzijde van de Amazonehaven en tussen de Yangtzehaven en 8e Petroleumhaven een aantal wachtpalen geplaatst worden. Voor de oplossing van het ligplaatsenprobleem op de langere termijn worden structurele mogelijkheden onderzocht.

- **Suurhoffbrug.**

In verband met groot onderhoud aan de Suurhoffbrug door middel van een constructie die niet verplaatsbaar is en om de veiligheid van de medewerkers te garanderen, zijn vaarwegmarkering en waarschuwingborden in het Hartelkanaal aangebracht om het scheepvaartverkeer veilig te kunnen laten passeren.

Naar aanleiding van een aantal klachten van gebruikers van de vaarweg is gekeken hoe de markering en het voorwaarschuwen verbeterd kan worden. Vooral de lengte van de versmalling in de vaarweg levert problemen op.

De markering aan de westzijde zal meer vloeiend naar de wal gelegd worden en aan de oostzijde wordt de betonnen ingekort, waardoor de lengte van de versmalling gehalveerd wordt. Buiten het voorwaarschuwingbord ter hoogte van de Dintelhavenbrug zal nog een bord ter hoogte van Hotel De Beer geplaatst worden. Tot de aanpassingen zijn uitgevoerd zal er continu een patrouillevaartuig aanwezig zijn. Ook zal het verkeer intensief begeleid worden door de sector Europoort.

Als na de aanpassingen de omstandigheden (wind, zicht en werkzaamheden) het noodzakelijk maken, zal het patrouillevaartuig wederom ingezet worden. De werkzaamheden verplaatsen zich van zuid naar noord. Zodra het midden van de brug wordt bereikt (eind januari) en de vaarweg op zijn smalst is, zal indien nodig een voorspan sleepboot permanent aanwezig zijn om assistentie te verlenen.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc.*

## **Aanbevolen IVR-tarieven ingetrokken**

De IVR heeft namens de Raad van Beheer van de IVR aan belanghebbenden bericht dat de door haar aanbevolen tarieven en richtlijnen in averij-grosse met onmiddellijke ingang zijn ingetrokken.

Men zal zich in de komende tijd beraden over eventueel achteraf te publiceren lijsten van toegepaste tarieven.

*Voor achtergronden en nadere informatie die aan het genomen besluit ten grondslag liggen kunt u contact opnemen met de Algemeen Secretaris van de IVR, mevr. Mr. Th.K. Hacksteiner.*

## **Loket bemanningszaken**

Zoals al eerder is vermeld in een vorige Nieuwsbrief verhuist het 'loket bemanningszaken' naar het Vasteland. Met deze verhuizing is tegemoet gekomen aan de nadrukkelijke wens van de binnenvaartbranche om in Rotterdam één loket te hebben voor onder andere de afgifte en controle van de dienstboekjes en vaartijdenboeken.

De SAB gaat de taken uitvoeren waarvoor u tot 1 januari 2005 naar den Haag moest.

Vanaf 3 januari kunt u dus terecht aan het Vasteland 12e te Rotterdam.

Bereikbaarheid met openbaar vervoer: Metro en tramlijnen 20,23 en 8, halte Leuvehaven.

Parkeergelegenheid voor auto in de buurt en in de parkeergarage onder de afrikt van de Erasmusbrug.

## **Stageplaatsen studenten Poolse school**

Er is ons gevraagd te onderzoeken of er belangstelling bestaat voor het plaatsen van studenten van 'The Gdyna Maritime School', Polen. Deze school is al jaren toonaangevend in Polen voor wat betreft diverse opleidingen van een hoge kwaliteit tot maritieme officieren voor de zeevaart. Zij zijn onlangs met een nieuwe vakgroep begonnen: 'Inland shipping' en zoeken nu contact met ondernemingen die bereid zijn studenten aan boord te werk te stellen zodat zij praktijkervaring kunnen opdoen. Wanneer u hiervoor belangstelling heeft kunt u contact opnemen met het secretariaat.

*Nadere inlichtingen kunnen worden ingewonnen bij: Mr. M.J.M. Koning.*

## **Rapport van de Raad voor Transportveiligheid: Studie naar roeruitval binnenschepen**

Recent ontving het CBRB een themastudie naar de roeruitval op binnenschepen. In deze studie wordt onderzocht wat de redenen zijn van stuuruitval en hoe deze kunnen worden voorkomen. Het CBRB is gevraagd tezamen met zijn collega-organisaties een advies te formuleren dat uiterlijk 1 jaar na verschijning van deze studie (29-11-2004) moet worden uitgebracht. Het CBRB zal dit onderwerp oppakken en bespreken in de Commissie Nautiek en Techniek en daaropvolgend met de collega-organisaties.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M. van Helvoirt. Msc.*

---

## Staatssecretaris EZ onder indruk van economische impact 'blue ports'

Staatssecretaris van Economische Zaken Karien van Gennip zegt toe om actief een coördinerende rol te spelen bij de uitwisseling van kennis tussen binnenhavens, regio's en de centrale overheid. Voorzitter Corien Wortmann van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens verzocht haar hierom. De bewindsvrouw was onder de indruk van de economische belangen van binnenhavens in Nederland.

De jonge Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) presenteerde maandag 20 december in het perscentrum Nieuwspoor van de Tweede Kamer het rapport: 'Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie'. Het onderzoek over de economische belangen van de binnenhavens in Nederland is verricht door TNO Inro in samenwerking met a&s management. Het resultaat van dit onderzoek is verbluffend te noemen: de binnenhavens in Nederland hoeven op vele fronten niet onder te doen voor de zeehavens of de mainports in Nederland. Zowel wat de directe als de indirecte toegevoegde waarde betreft vallen de binnenhavens slechts weinig lager uit dan de zeehavens terwijl in de rechtstreekse werkgelegenheid de binnenhavens zelfs hoger uitvallen, 66,4 duizend arbeidsplaatsen tegen 58 duizend in de zeehavens. Ter onderscheid van 'mainports' en 'greenports' stelt de vereniging voor om bij binnenhavens te spreken over 'blue ports'. Een uitdrukking die ook de staatssecretaris onmiddellijk overnam.

Bart Kuipers van TNO Inro gaf bij de presentatie met dit cijfermateriaal duidelijk aan hoe groot de economische waarde van de binnenhavens is voor Nederland en dan met name voor de regionale economische ontwikkeling. Het wordt dan ook de hoogste tijd dat met name de centrale overheid beseft dat er dringend aandacht nodig is voor de binnenhavens. 'Er is geen sense of urgency bij de centrale, regionale en lokale overheden,' aldus Arwen Korteweg, medewerker van de NVB. 'Er zijn te weinig mogelijkheden bij de binnenhavens voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid, waarbij ruimte' een essentiële factor is. Het gaat niet alleen om infrastructuur, maar ook om de mogelijkheid voor bedrijven te kunnen investeren.'

### De rol van NVB

Voorzitter Corien Wortmann (sinds deze zomer Euro-parlementariër namens het CDA) gaf uitleg over de rol die de NVB wil gaan spelen. Ze omschreef de binnenhavens of 'blue ports' als de 'op- en afritten van de binnenvaart'. De ontwikkeling van de binnenhavens staat vaak onder druk van lokale belangen zoals wonen en recreëren. 'Door het belang van de binnenhavens te onderkennen, ontstaat een win/win-situatie: een economische boost voor de regio en tegelijk een betere benutting van de vaarwegen.

Het NVB zal het overleg tussen bedrijfsleven, de regio, de provincie en de centrale overheid zoveel mogelijk ondersteunen. Als die samenwerking kan leiden tot havenschappen biedt dat kansen voor de regio en is dat tevens goed voor het streven naar decentralisa-

tie.' Later verzocht ze dus wel de staatssecretaris om een rol te spelen bij die ontwikkeling. Daar stemde staatssecretaris Karien van Gennip graag mee in. Secretaris Ton Roos van de NVB wees op het belang van de nationale coördinatie. Een sturend beleid van de nationale overheid is nodig. Veel binnenhavens hebben geen benul van de mogelijkheden en de provincie ontbreekt het aan capaciteit om dit op te pikken.'

Karien van Gennip begreep de boodschap en toonde zich bereid de handschoen op te pakken: ' Gemeenten en provincies kunnen van elkaar leren om de juiste balans te vinden tussen wonen en werken.' De staatssecretaris wees wel op het belang van de inzet van het bedrijfsleven en de regio. Als voorbeeld haalde ze de provincie Brabant aan, die ruim dertig miljoen euro beschikbaar stelt voor verbetering in de Zuid-Willemsvaart. Op nationaal niveau noemde ze de nieuwe TOPPER-regeling van EZ. Een nieuwe subsidieregeling waarmee EZ een financiële impuls wil geven aan de herstructurering van (boven)regionale bedrijventerreinen van nationaal economisch belang. 'De helft van de aanvragen betreft plaatsen met een binnenhaven,' voegde ze daar veelbetekenend aan toe.

*Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer A. Korteweg, NVB, 010 - 411 59 00 of [a.korteweg@binnenvaart.nl](mailto:a.korteweg@binnenvaart.nl)*

## Discussie over automatisch doorgeven naam en positie

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

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

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

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

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

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

### Natuurlijk zijn er verschillen tussen AIS en AI-IP:

	Via openbaar telecomnetwerk	Communicatiekosten	Hoge investering Aan boord	Hoge investering wal	Privacy/ security te beveiligen	Storingen
<b>AIS</b>	Nee / Ja	Nee / Ja	Ja	Ja	Nee	Ja
<b>AI-IP</b>	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	Ja
Toelichting	a	b	c	d	e	f

### **Toelichting verschillen:**

- a. AIS-transponders zenden en ontvangen informatie via openbare VHF-kanalen, maar om de informatie van de walstations naar de verkeerscentrales te sturen zal gebruik moeten worden gemaakt van telecomverbindingen. AI-IP werkt via internet en bestaande GSM/GPRS-infrastructuur.
- b. AIS-berichtenverkeer tussen schepen is gratis, maar tussen schip en wal wordt gebruik gemaakt van netwerkverbindingen. Communicatiekosten, voor rekening van de overheid, zijn het gevolg. De exacte kosten voor AI-IP zijn moeilijk te voorspellen, omdat de kosten afhankelijk zijn van het contract dat een schipper met een service-provider heeft. Bovendien zal de 'telecommarkt' ongetwijfeld inspelen op toenemend GPRS-gebruik. Om een indicatie te geven, als een schip zich tussen Rotterdam en Regensburg, conform de geldende maritieme standaard, om de tien seconden automatisch meldt, zijn de AI-IP kosten 17 euro per maand. Het totaalbedrag voor alle datacommunicatiekosten ligt bij de huidige tarieven rond de 165 euro per maand. Voor dat bedrag kun je dan ook 'onbeperkt' emailen en internetten.
- c. Een AIS-transponder kost ca. 3000 euro per schip, exclusief installatiekosten en eventuele integratie in een nieuw radarsysteem. Uitgaand van een afschrijvingstermijn van drie jaar is dat duizend euro per jaar. AI-IP kan geïnstalleerd worden op veelal reeds aan boord zijnde PC's. Een GPS en een aansluiting voor mobiele datacommunicatie zijn noodzakelijk
- d. Overheden moeten investeren in AIS-walstations (plus in het gebergte relaisstations) en in de aanleg van netwerkverbindingen. AI-IP maakt gebruik van het bestaande GSM-netwerk. Extra investeringen zijn niet noodzakelijk.
- e. AIS maakt net als de marifoon gebruik van openbare VHF-kanalen. Berichten zijn dus in principe door iedereen 'uit de lucht te plukken' en kunnen dus ook ge- en misbruikt worden door anderen: marktpartijen, maar ook criminelen en terroristen. AI-IP maakt gebruik van de moeilijk af te luisteren GSM-infrastructuur, in combinatie met een beveiligde internetverbinding. De beheerder van de server weet wie de gebruikers zijn en handelt conform het wettelijke privacyreglement, dat voor alle RIS-services moet gelden.
- f. AIS maakt gebruik van VHF-frequenties. Het bereik kan sterk variëren door weersomstandigheden, atmosferische storingen, het wegdrukken van het signaal door andere zenders, of slecht functionerende marifoons binnen het ontvangstbereik. Storingen kunnen ook opzettelijk veroorzaakt worden. AI-IP maakt gebruik van GSM-netwerken en IP-technologie. Verstoring van deze netwerken is zeer arbeids- en kapitaalsintensief, vergt hoogstaande technologische en specialistische kennis.

### **Effecten marktwerking**

Bij het gebruik van AIS kan elke geïnteresseerde partij op elk moment elk schip volgen. Dat zou de marktverhoudingen kunnen verstoren.

Bij AI-IP bepaalt de schipper wie welke informatie mag ontvangen en met welke frequentie. Hij houdt dus ook bij het eventuele tracking en tracing, het volgen van de lading door de klant, zelf de regie in handen.

### **Waarom een alternatief?**

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

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

## Gebruikte afkortingen:

AI-IP	Automatic Identification via Internet Protocol (alternatief tracking en tracingsysteem voor de binnenvaart, maakt gebruik van netwerk-technologie)
AIS	Automatic Identification System (maritiem transpondersysteem voor tracking en tracing, maakt gebruik van VHF-radiocommunicatie)
GPRS	Generalised Packed Radio Service (snellere datacommunicatievorm via GSM netwerken, tot 115 Kbits/seconde)
GPS	Global Positioning System (satelliet-plaatsbepalingsysteem voor navigatie, oorspronkelijk van de Amerikaanse defensie)
GSM	Global System for Mobile communication (standaard voor mobiele telefonie)
Inland ECDIS	Inland Electronic Chart Display and Information System (electronisch kaartsysteem voor de binnenvaart volgens de S57 standaard)
VHF	Very High Frequency (radiofrequentieband, o.a. gebruikt voor marifoonverkeer)
UMTS	Universal Mobile Telecommunications System (maakt het mogelijk hogere datasnelheden te realiseren dan GPRS en EDGE. Dataoverdracht snelheid tot 2 Mbits/seconde)

*door Nick van Haag, projectleider Bureau Telematica*

## Invoering hygiëncode binnenvaart feed

### In de markt is enige verwarring ontstaan over de invoering van de hygiëncode binnenvaart feed.

In België is per 1 januari 2005 de hygiëncode binnenvaart feed ingevoerd als gevolg van nationale wetgeving (KB Autocontrole). De verplichte deelname aan deze hygiëncode geldt vanaf deze datum alléén voor Belgische schippers.

Het PDV heeft met de schippersorganisaties en Ovocom het tijdspad afgestemd voor invoering van de hygiëncode binnenvaart feed binnen de Nederlandse en Belgische GMP+regeling. Het overeengekomen tijdspad is als volgt:

- Per 1 juli 2005 moeten alle niet Belgische schippers voor deelname aan de hygiëncode binnenvaart feed zijn aangemeld op een lijst. Nadere informatie over wijze van aanmelding volgt te zijner tijd.
- Per 1 juli 2006 moet verificatie op de naleving van de hygiëncode feed plaats vinden. De verificatieregeling wordt de komende maanden nader uitgewerkt.

Bovenstaande betekent dat Nederlandse en andere niet-Belgische schippers tot uiterlijk 1 juli 2005 in principe niet hoeven te beschikken over een hygiëncode binnenvaart feed.

U kunt zich aan- en afmelden voor de PDV-nieuwsbrief via:

<http://www.pdv.nl/nederland/nieuwsbrief.php>

## Nieuwe leden:

### Personenvervoer:

Radarsalonboot Kapitein Kok

## AGENDA

- |                   |                              |
|-------------------|------------------------------|
| 19 januari        | - Arbeidsvoorwaardenoverleg  |
| 27 januari        | - Onderwijscommissie         |
| 27 t/m 31 januari | - IVR Colloquium in Wenen    |
| 31 januari        | - EBU Verwaltungsratssitzung |
| 2 februari        | - Algemeen Bestuur CBRB      |
| 9 februari        | - EBU Passagiersvaart        |