

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 7 - NUMMER 7 - JULI/AUGUSTUS 2005

*Eigen preventiemedewerker
in plaats van Arbodienst*

*Inning belastingschuld
aanzienlijk verscherpt*

*Kostprijs als grens tussen
legaal en illegaal vervoer*

*Al ruim 1100 schippers op
registratielijst Hygiëncode*



A d v e r t e n t i e

Redactie

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

E-mail redactie:

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

Eindredactie

Lilian van Hiele

Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

Layout en opmaak

Artnic Creatief Servicebureau,
Deventer

Uitgever

Rob van Berkel
Uitgeverij Nassau,
Postbus 23
7400 GA Deventer

Abonnementen en verzending

Klantenservice

Postbus 23

7400 GA Deventer

Tel.: 0570-665500

Abonnementsprijs 2005:

€ 79,25 excl. BTW

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

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

Verschijsning 11 keer per jaar

Advertenties

Uitgeverij Nassau

Postbus 23, 7400 GA Deventer

Hoofd exploitatie

B. Veninga (0651-586888)

Advertentieverkoop:

Bunk Intermedia

Tel.: 078-6321010

Fax: 078-6321011

info@bunkintermedia.nl

www.bunkintermedia.nl

Orderbehandeling:

Ewald Nieuwenhuis

Tel.: 0570-665546

Fax: 0570-665530

Drukkerij

Giethoorn Ten Brink

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



'Zo kan het ook' 14 en 15



Tien vragen aan: Theo Janssen 17 en 18



Oud-varenden genieten van Bestevaerlanddag 18

Opgelost	4
Varende dienstboekjes	4
Nieuwe regeling ziektekosten	7
Bijzondere lading	7
Verschil in voorschot	8
Controle premieafdracht	8
Extra controles arbeid aan boord	8
Preventiemedewerker arbozaken	9
Stuurboordswalregel	9
Juridische vraagbaak	11
Verhuiskosten aftrekbaar	11
Inning belasting verscherpt	12
Discussie kostprijs	13
'Zo kan het ook'	14 en 15
Registratielijst Hygiënecode	16
Schoner dan verwacht	16
Tien vragen aan...	17 en 18
Bestevaerlanddag	18
Meer of minder papierwerk?	19
Sneller internet met UMTS	21
Spiegelbeeld	22
Agenda	22
Belgische Schippersfederatie	23
ONS-column	25
Vraag en antwoord	25
Van het CBOB-secretariaat	26
Overdenking	26

rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,
ONS, CBOB en RKSB Sint-Nicolaas,
VBR en Bond van Eigenschippers.
23, 25 en 26

Nederlandse
uitgeversverbond
Groep uitgevers voor
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:

De zomerse combinatie van beroeps- en recreatievaart, zoals hier bij sluis Lemmer, vergt, zeker het eerste jaar na de invoering van het nieuwe BPR ('meer ruimte voor kleine schepen') extra oplettendheid. (foto: Lilian van Hiele)

Opgelost

door Gerard Kester

Op 4 mei belde een schipper met het volgende probleem. Hij was geladen in de opvaart naar Java Seilles en als alles volgens planning verliep zou hij daar 5 mei, dit jaar ook Hemelvaartsdag, in de namiddag aankomen. Hij had de ontvanger gebeld met die mededeling, maar hij vreesde dat dat, mede doordat hij maar een paar woorden Frans sprak, slecht overgekomen was. Hij had begrepen dat melden niet kon. Het bedrijf was dicht en er was niemand.

De schipper had gehoord dat melden op een zon- of feestdag in België mogelijk is. Dat is juist. In feite kan men in België op alle dagen van 0 tot 24 uur melden. Probleem is wel, dat als er niemand is, de aankomst niet bevestigd kan worden. De schipper moet dan een fax of telegram sturen dat hij gemeld is aan de loskade.

In dit geval heeft de schipper een fax aan boord dus dat was te regelen. Wij hebben een tekstje in het Frans voor

hem gemaakt waarin de aankomst van het schip aan de loskade wordt bevestigd. Wij hebben dat de schipper gefaxt zodat hij de andere dag het uur van aankomst in kon vullen en het per fax naar het bedrijf kon sturen. Vervolgens hebben wij 4 mei ook nog een fax naar de ontvanger in Java Seilles gestuurd met de voormelding van de aankomst van het schip op 5 mei.

Van de schipper hoorden wij de afloop: vrijdag begonnen ze met lossen en wat daar vrij uitzonderlijk schijnt te zijn, op zaterdag werd het schip leeggemaakt.

Ligpolis

De term ligpolis is bij de meeste schippers wel bekend. Maar veel (onderlinge) verzekeringen hanteren (onder voorwaarden) ook een ziekenpolis op het moment dat een schip door langdurige ziekte niet kan varen. Dat kan behoorlijk wat premie schelen.

Varende dienstboekjes

De waterpolitie heeft onlangs uitgebreid onderzoek gedaan naar het dienstboekje van een student die volgens het vaartijdenboek aan boord was op dagen dat hij voor zijn studie aan de wal was. In het gunstigste geval komen de schipper en zijn zoon er af met een waarschuwing, maar het is duidelijk dat hier in feite sprake is van valsheid in geschrifte.

Er zijn meer gevallen bekend van schippers die soms zelfs met enige trots vertellen dat hun kind wel een dienstboekje heeft, maar veel te goed kan leren om te gaan varen... U bent nu gewaarschuwd. Bij controles wordt gekeken of de in het dienstboekje genoemde vaartijd ook terug te vinden is in het vaartijdenboek en of de bemanningslijst in het vaartijdenboek klopt met de aanwezige, ingevulde dienstboekjes. Op het moment dat uw kind niet aan boord is, wordt dat toch een lastig verhaal...

Ledenwerfactie Kantoor Binnenvaart

Ja, ik vind een goede binnenvaartvertegenwoordiging belangrijk en daarom

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

Gegevens aanbrengrer:

Naam: _____ Naam schip: _____
Adres: _____ Postcode + Plaats: _____

Gegevens nieuwe contractant:

Naam: _____ Naam schip: _____
Adres: _____ Postcode + plaats: _____
Datum: _____ Handtekening: _____

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



Kantoor Binnenvaart

Een infopakket kan worden aangevraagd via info@kantoorbinnenvaart.org, telefoon 010 2060600 of per fax 010 4147584

Nieuwe contractanten ontvangen het welkomstgeschenk (bureauklokje) na ontvangst van de bijdrage 2005. Aanmelders van nieuwe contractanten ontvangen ons relatiegeschenk: een kurkentrekker/flesopener in de vorm van een anker.

Met angst en beven

door Lilian van Hiele

Zowel privé als zakelijk worden we overspoeld met nieuwe wetten, regels en ideeën. Zoveel, dat we soms wel eens bang zijn dat u uw bondsblad nauwelijks meer durft te lezen, uit angst geconfronteerd te worden met wat ijverige ambtenaren of politici nú weer hebben bedacht...

We krijgen allemaal te maken met de nieuwe ziektekostenverzekering, maar wist u dat die flinke financiële gevolgen kan hebben voor werkgevers? (pagina 7) Het kabinet komt met allerlei (aangepaste) plannen voor ziekte en loondoorbetaling, WAO, levensloopregelingen en langdurig calamiteiten-/zorgverlof. Je kunt je stuurman zijn recht op verlof als zijn dochtertje koorts heeft, maar er moet natuurlijk wel gevaren worden... De mooiste zakelijke voorbeelden zijn natuurlijk Reprerecht en de afvalstoffenregistratie. We begrijpen dat je moet betalen voor kopietjes van teksten van anderen. Dat het verstandig is afvalstromen in kaart te brengen om te voorkomen dat er verkeerde dingen mee gebeuren. Maar overleg dan even met de sector hoe dat praktisch kan! Stuur niet iedereen een rekening om vervolgens te ontdekken dat nauwelijks iemand een (echt) kopieerapparaat aan boord heeft. 'Tja', die NIWO-registratie is nu eenmaal een Europese regel', reageerde 'Den Haag' op de felle kritiek van de binnenvaartorganisaties. Het moet heerlijk zijn je bij pijnlijke discussies achter 'Brussel' te kunnen verschuilen. Maar waarom zijn die regels dan in alle EU-landen anders? En dames en heren ambtenaren en politici, waarom doet u daar dan (ook) niets aan?

Dat het anders kan bewijst het overleg tussen de binnenvaartorganisaties en Ovocom en PDV, die voor de hygiëne-regels voor diervoeders zondermeer bereid waren aan te sluiten bij de bestaande, praktische regels voor levensmiddelen (magazine mei). Dat geldt (na veel overleg) ook voor tewerkstellingvergunningen voor niet/nieuw EU-personeel, de gemiddeld 48-urige werkweek (april) en héél veel andere zaken.

■ Gangboorden

Er staat de komende tijd nog heel wat op het wet- en regelgevingsprogramma! Havens en terminals moeten voldoen aan strenge security-eisen en het lijkt maar langzaam tot beheerders en bedenkers door te dringen dat op schepen ook mensen wonen (magazine juni). ADN-schepen moeten beveiligingsplannen hebben, die met hun bemanningen trainen en de Europese Commissie treft voorbereidingen dat ook andere schepen op te leggen. Onlangs werd in Brussel zelfs serieus gediscussieerd hoeveel uur werknemers in de zon mogen werken...

Nieuw in Nederland is dat bedrijven geen Arbo-dienst meer hoeven te hebben, maar een 'preventiemedewerker' aan moeten stellen (pag. 9). Hoe dat zit is nog niet helemaal duidelijk. Wel dat Arbeidsinspectie en Waterpolitie de komende maanden uitgebreid gaan controleren op arbeidstijden en arbeidsmiddelen (pag. 8). We kunnen alleen maar hopen dat die controleurs een beetje verstand van zaken hebben. We kwamen onlangs in een rapport tegen dat het erg gevaarlijk is van voor naar achteren over containers te lopen, maar

dat dat geen probleem is als een schip een gangboord heeft...

■ Nog erger

Uiteindelijk zijn (nieuwe) regels vaak alleen maar bedoeld helder te krijgen wie verantwoordelijk is en wie waarvoor moet betalen. Het wrange is, dat zaken waar de binnenvaart om vraagt, voldoende lig-, overnachtings- en auto-afzetplaatsen, fatsoenlijke aflopen, veilige vluchtwegen, afgifte van restlading door invoering van het afvalstoffenverdrag, etc. vaak jaren duren.

Om de moed er in te houden staat in dit magazine ook een lijstje zaken die de binnenvaart níet meer hoeft (pag. 19). Verder kunnen de organisaties alleen maar zo kritisch mogelijk blijven reageren op alles wat er op de binnenvaart afkomt én u zo goed mogelijk blijven informeren. Schrale troost is wellicht dat het bij bedrijven aan de wal allemaal (echt) nog veel erger is! Dus, laat u niet gek maken! Zet waar mogelijk zaken en handelingen op papier, zodat u ook achteraf kunt aantonen dat u uw zaken voor elkaar had en blijf genieten van dit vak en mooie zomermaanden!

Bruls naar Venlo

Hubert Bruls, voorzitter van Kantoor Binnenvaart, wordt de nieuwe burgemeester van Venlo. De gemeenteraad van die Limburgse plaats heeft hem als, 'jonge, ambitieuze kandidaat' unaniem voorgedragen voor die functie. Bruls (39) zit nu nog voor het CDA in de Tweede Kamer en was daarvoor onder andere vakbondsbestuurder bij Novon/Abvakabo en wethouder van onderwijs en economische zaken in Nijmegen. We wensen Hubert heel veel succes en hopen dat hij nog heel lang tijd houdt voor het voorzitterschap van Kantoor Binnenvaart en de RK-schippersbond St. Nicolaas!

Nieuwe KB-ers

Sinds mei hebben de volgende bedrijven zich aangemeld als contractant van Kantoor Binnenvaart: ms Iris (706 ton), ms Harmonie (1499 ton), ms Speranza (826 ton), ms Gerardus (1301 ton), ms Elisabeth (1150 ton), ms Felix (1074 ton), ms Revisio (1907 ton), ms Caramba (945 ton), ms Antida (1299 ton), ms Quo Vadis (355 ton), ms Vito (756 ton), ms Cornelis-B (700 ton), ms Nivoma (735 ton), ms Vigila (791 ton), ms Muguet (1110 ton), ms Henriëtte (1042 ton), ms Noblesse (1000 ton), ms Furie (503 ton) en ms Atlantis (1583 ton), ms Hilber (671 ton), ms Machiel (750 ton), ms Anna (1098 ton).

A d v e r t e n t i e

Iedereen moet vanaf 2006 in nieuwe basisverzekering

door Wyb van der Veen, relatiebeheerder

Het kabinet wil per 1 januari 2006 één verplichte basisverzekering voor ziektekosten invoeren. Iedere Nederlander is straks wettelijk verplicht zich minimaal voor een standaardpakket van noodzakelijke basiszorg te verzekeren. Daarmee komt een eind aan het verschil tussen particuliere ziektekostenverzekeringen en het ziekenfonds en zijn zorgverzekeraars ook verplicht iedereen voor dit standaardpakket te accepteren.

Doel van de nieuwe wet en de basisverzekering is meer marktwerking in de zorg en dus lagere kosten, meer efficiency, gelijke kansen voor verzekerden en een grotere klantgerichtheid. De acceptatie- en zorgplicht die de verzekeraars voor het basispakket wordt opgelegd zijn bedoeld om de zorg in Nederland toegankelijk en betaalbaar te houden, ook voor chronisch zieken en gehandicapten.

De gemiddelde premie voor het standaardpakket zal zo'n 1100 euro per verzekerde per jaar worden. Middels een eigen risico (max. 500 euro per jaar) kan die premie lager worden. Voor kinderen tot 18 jaar is de basisverzekering gratis. Naast de basisverzekering, die in grote lijnen vergelijkbaar is met het huidige ziekenfondspakket, kan iedere verzekerde zich naar eigen wensen en behoeften aanvullend verzekeren. Daarvoor geldt echter, in tegenstelling tot het basispakket, geen acceptatieplicht en ook kinderen moeten desgewenst aanvullend verzekerd worden voor zaken die niet in het basispakket zitten. Om te voorkomen dat de nieuwe zorgverzekering een te zware last op het inkomen legt, of dat mensen onverzekerd blijven, wordt een wettelijke zorgtoeslag ingevoerd die op basis van het inkomen via de belasting wordt verrekend. Verzekerden met een laag inkomen krijgen zo dus een financiële tegemoetkoming.

De no-claimregeling, die sinds 1 januari 2005 voor ziekenfondsverzekerden geldt, gaat na invoering van de basis-

verzekering voor alle verzekerden gelden. Wie dus (buiten de huisarts) geen beroep doet op medische hulp, krijgt het jaar daarop een deel van de basispremie terug.

■ Duurder uit

De basisverzekering wordt voor het grootste gedeelte gefinancierd door de nominale premie. Werknemers betalen naast de basispremie een inkomensgerelateerde premie, die in een zorgverzekeringsfonds wordt gestort. De inkomensgerelateerde premie wordt geheven over het loon vóór loonheffing en door de Belastingdienst geïnd. Vijftig procent van de totale zorgkosten in Nederland moet uit deze bijdrage worden gefinancierd.

Werkgevers moeten de inhouding van deze loongerelateerde premie aan hun werknemers compenseren door een werkgeversbijdrage. Werkgevers betalen dus een deel van de premie van het basispakket. Of de werkgeverskosten stijgen hangt vooral af van de huidige situatie. In het huidige ziektekostenstelsel bedraagt de procentuele bijdrage van de werkgever voor ziekenfondsverzekerden

6,75 procent. Deze bijdrage daalt bij de introductie van de basisverzekering naar 5,96 procent, maar geldt dan wel voor alle werknemers! Als u nu niet bijdraagt aan de particuliere ziektekostenverzekering van werknemers die boven de ziekenfondsgrens zitten, bent u straks dus fors duurder uit omdat u ook voor hen de procentuele bijdrage van 5,96 procent moet betalen. Daarnaast kan een werknemer die zich, vanwege de hoge kosten onvoldoende aanvullend verzekert, ook gevolgen hebben voor het ziekteverzuim en dus de bedrijfscontinuïteit. Het is dus ook voor werkgevers belangrijk dat hun werknemers goed verzekerd zijn.

Het is op dit moment nog niet helemaal duidelijk wat de zorgverzekeraars die zich met de uitvoering van de basisverzekering gaan bezig houden, straks allemaal te bieden hebben en wat er precies in het basispakket komt. De verwachting is dat er voor werkgevers ook collectieve zorg- en verzuimverzekeringen komen met korte wachttijdgaranties, die aansluiten op arbo- en reïntegratieafspraken. We houden u op de hoogte!



'Het is gelukt', meldt schipper Wessel Leunis van de Brava. Hij was met 14 buizen van veertig meter op weg van Dintel naar Duinkerken. De lengte was met zijn 75-meterschip geen probleem, de hoogte wel. De buizen, bestemd voor een kade voor autoferies, moesten worden gestapeld en dus was de lading 4.25 meter hoog. 'Mijn vrouw heeft de foto gemaakt bij de Budabrug in Kortrijk. Als het daar één nacht flink regent staat er zo twintig, dertig cm meer water en dan kun je, vanwege het éénrichtingverkeer in de stad, mooi een half uur achteruit terug!', vertelt Leunis. 'Mijn vader en grootvader voeren daar vroeger met scheepjes van 300 ton en eigenlijk is daar nog niets veranderd. Maar het is ons, met een beetje ballast, gelukkig gelukt zonder oponthoud in Duinkerken te komen.'

Verschil in voorschot

door Gerard Kester

In de binnenvaartlanden zijn de vervoersvoorwaarden niet bepaald gelijk. Dat geldt op veel terreinen en ook voor het voorschot. Hoe is het geregeld in de verschillende landen?

■ Nederland

In artikel 947 van boek 8 van het Burgerlijk wetboek (het Binnenvaartrecht) zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot het voorschot en de betaling van de vracht. Het voorschot is een derde of twee-derde van de vracht en dat is afhankelijk van het beding of de vracht betaalbaar is bij de ontvanger of afzender. In verreweg de meeste gevallen is de vracht betaalbaar bij de afzender c.q. bevrachter en dan kan twee-derde voorschot gevraagd worden. Het voorschot is opeisbaar na belading en wordt berekend over het ingeladen gewicht. De Bevrachtingsvoorwaarden 1991 wijken op dit punt niet af van de Nederlandse wet. Partijen kunnen natuurlijk ook op charter een bepaald bedrag als voorschot afspreken. Ook op dit punt geldt namelijk dat de wet van toepassing is indien niets anders is overeengekomen.

■ België

In artikel 15 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting is bepaald dat de schipper bij het tekenen van het connossement vooruitbetaling mag eisen van een-derde van de vracht. Ook hier geldt dat iets anders kan worden afgesproken.

■ Duitsland

In het Duitse vervoersrecht is geen bepaling opgenomen over voorschot. Dit geldt zowel voor het Binnenschiffahrtsgesetz dat tot 1 juli 1998 geldig was als het huidige Transportrecht. Wil men als vervoerder toch een voorschot dan moet men daarover een afspraak maken met de bevrachter en het bedrag op charter laten zetten.

■ Frankrijk

In Frankrijk is jarenlang gebruik gemaakt van een in 1942 wettelijk vastgesteld chartermodel. Daarin is een eerste voorschot van vijftig procent en een tweede van 25 procent opgenomen. Het eerste voorschot moet op verzoek van de schipper verstrekt worden bij het tekenen van het connossement, het

tweede als de helft van de reis is afgelegd. Het charter wordt in Frankrijk nog vrij algemeen gebruikt, maar een enkele bevrachter heeft afwijkende charters. Het is dus zaak goed na te gaan wat er met betrekking tot het voorschot al dan niet op staat.

■ Praktijk

In veel gevallen wordt geen voorschot meer gevraagd. De omloopsnelheid is vaak zo hoog dat de vrachtafrekening klaar is voordat goed en wel een voorschot geregeld is. Soms is het wel verstandig een voorschot te vragen, denk aan het faillissement van het Duitse bevrachtingskantoor Sanara.

Extra controles

De Arbeidsinspectie en de Waterpolitie gaan de komende maanden, zowel vanaf de wal als op het water, extra controleren op de vaar- en rusttijden in combinatie met de nieuwe arbeidstijdenwet en de arbeidsomstandigheden aan boord. Aanleiding zijn ruim honderd bij de Arbeidsinspectie gemelde ongevallen waarvan twaalf met dodelijk afloop in de afgelopen zeven jaar. Daarbij ging het vooral om te water raken, ongevallen met (borgpennen van) autokranen en koppellieren en -draden. Bij de controles wordt naast arbeids- en beschermingsmiddelen (helmen, veiligheidsschoenen, gehoorbescherming) vooral gekeken of aan boord veilig gewerkt kan worden. Dus of de autokraan gekeurd en gecertificeerd is, of draaiende delen voldoende afgeschermd zijn, of de reddingsmiddelen en vluchtwegen voldoen aan de voorschriften en dergelijke. De arbeidsinspectie zal daarnaast, als sprake is van een werkgever/werknemersrelatie, ook controleren of er een Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) is gemaakt en of personeel voldoende geïnstrueerd wordt om veilig te kunnen werken. Al vallen veel veiligheidsregels ook onder het ROSR en het Binnenschepenbesluit.

Controle premieafdracht

Verschiedende administratiekantoren melden dat werknemers, die vrijstelling van de Premie Volksverzekering (PVV) bij de belastingdienst aanvragen, een uitgebreide vragenlijst krijgen. Nederlandse werknemers kunnen zo'n vrijstelling aanvragen, als zij op een schip werken waarvan de eigenaar zijn domicilie buiten Nederland heeft. Zij moeten de premies dan in dat land afdragen.

De vrijstelling van premiebetaling in Nederland wordt vooral aangevraagd door mensen die, volgens de door ons meerdere malen besproken, 'Luxemburg constructie' werken. Op de vragenlijst staat ook een vraag over het domicilie van de eigenaar. Het voordeel van een vrijstelling is groot. Voor een matroos scheelt dat al gauw 400 euro per maand, maar we raden u aan de antwoorden zorgvuldig en uiteraard naar waarheid in te vullen. Als u dat verkeerd doet loopt u het risico van flinke boetes en naheffingen.

Mochten werknemers met zo'n formulier bij u komen, raadpleeg dan in ieder geval uw boekhouder. Mocht die er niet uit komen of twijfelen, dan kunt u ons altijd bellen.

Het blijft zinvol goed op te letten of in dit soort constructies legaal wordt gewerkt. Laat u niet in verwarring brengen door mensen die vertellen dat zij wel een manier weten om die premies niet te hoeven betalen. Dat kan alleen wanneer de eigenaar van het schip echt in het buitenland is gevestigd en ook daarvoor gelden strenge eisen.

Eigen preventiemedewerker in plaats van een Arbo-dienst

door Peter van Driel

Ondernemers met werknemers in loondienst, zijn vanaf 1 juli niet meer verplicht een contract te hebben met een Arbo-dienst. De verplichte aansluiting bij een gecertificeerd bedrijf dat uw risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) toetst en u begeleidt bij de aanpak van ziekteverzuim, is daarmee van de baan. U blijft wel verplicht beleid te voeren dat is gericht op veilig en gezond werken en het aanpakken van ziekteverzuim. Om te voorkomen dat daar te weinig aandacht aan wordt besteed, moet ieder bedrijf vanaf 1 juli een preventiemedewerker aanstellen.

Als een bedrijf niet meer dan vijftien medewerkers heeft mag de ondernemer ook zelf preventiemedewerker zijn. Als u dat niet wilt of kunt en ook uw werknemers niets voor die functie voelen, is het ook mogelijk een externe preventiemedewerker te benoemen. Er zijn geen voorgeschreven regels over wat preventiemedewerkers moeten doen of weten. Er hoeven ook geen (extra) cursussen te worden gevolgd. De preventiemedewerker is in feite alleen het aanspreekpunt voor alle zaken rond veiligheid en gezondheid.

Hij zal dus kennis moeten hebben van de risico's die de aard van het werk met zich meebrengt, bijvoorbeeld uit eerder opgemaakte RI&E's en er op toezien dat deze risico's worden beperkt.

Verder moet de preventiemedewerker voorlichting geven over de werking van machines en apparatuur waar risico's aan verbonden zijn en instructies geven over bijvoorbeeld beschermingsmiddelen en gevaarlijke stoffen.

■ Verbeterpunten

Een RI&E moet uitgevoerd worden door alle werkgevers. Onder werkgevers wordt verstaan: ondernemers met werknemers waarbij een gezagsverhouding bestaat.

Dat kunnen dus werknemers zijn, maar

ook uitzendkrachten of stagiaires. Met de RI&E kan een ondernemer zelf kijken of zijn bedrijf veilig is voor zichzelf en anderen en vervolgens de verbeterpunten destilleren.

Kantoor Binnenvaart heeft een aantal jaren geleden in samenwerking met Arbode Maritiem een RI&E handboek opgesteld. In dit boek worden praktische handvatten gegeven om aan de (Arbo)wet te kunnen voldoen.

Naast het handboek is sinds vorig najaar ook een digitale RI&E beschikbaar. Deze kan gedownload worden van www.rie.nl. Omdat dat voor schippers vaak lastig is, kunnen wij de gegevens ook voor u op een cd zetten en toezenden.

Op de cd-rom staan de vragenlijst, de aanbevelingen en de wettelijke kaders. Door de vragenlijst in te vullen ontstaat vanzelf een plan van aanpak, waar u mee aan de slag kunt. We zullen het boek en de cd-rom aanpassen aan de genoemde wetswijzigingen per 1 juli.

De Arbeidsinspectie houdt toezicht op de arbeidsveiligheid en de nieuwe verplichtingen. Als de Arbeidsinspectie tekortkomingen aantreft bij een bedrijf, en deze zijn terug te voeren op minder deskundigheid bij de preventiemedewerker dan nodig bleek uit de risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E), dan kan de Arbeidsinspectie eisen dat de preventiemedewerker wordt bijgeschoold of dat er meer/andere preventiemedewerkers worden aangewezen. Op dit moment is er nauwelijks meer bekend over de wetswijziging en het instellen van een preventiemedewerker. De verschillende publicaties spreken elkaar ook een beetje tegen. Het belangrijkste is dat u weet dat u vanaf 1 juli dus niet meer verplicht bent tot een contract met een Arbo-dienst en dat u/ een preventiemedewerker geacht wordt de gezondheid en veiligheid van uw personeel in de gaten te houden. Als het goed is deed u dat al en verandert er in principe heel weinig.

Stuurboordswalregel



De beroepsvaart moet deze zomer extra rekening houden met de wijzigingen van het BPR die eind vorig jaar werden doorgevoerd. Zo is de stuurboordswalregel nu belangrijker dan 'klein wijkt voor groot'. Bij betonde vaargeulen moet iedereen, groot en klein, nu op BPR-water voorrang verlenen aan elk schip dat stuurboord in die vaargeul zit. Dus ook als een klein schip stuurboordwal houdt, moet een groot schip dat de vaargeul in wil, of kruist, het kleine schip ruimte geven z'n koers te vervolgen.

Bij kruisingen van gelijke vaarwegen gelden in het nieuwe BPR de koerskruisregels van ruim vaarwater. Dus klein wijkt voor groot, stuurboord voor bakboord en vervolgens alle zeilregels. Verder moet de beroepsvaart het blauwe bord nu ook aan 'kleine' tegenliggers tonen. Anderzijds wordt de recreatievaart deze zomer, met name in Friesland, met de slogan 'Houd het midden vrij' ook gewezen op de 'gevaaren' van het varen op grote (doorgaande) vaarwegen. (foto: Lilian van Hiele)

A d v e r t e n t i e

Aanvulling dienstboekjes

Naar aanleiding van vragen nog even een aanvulling op het artikel over (het afstempelen van) dienstboekjes in het vorige magazine. Binnenlands hoeven houders van een Groot Vaarbewijs geen dienstboekje te hebben, maar houders van een Groot Vaarbewijs moeten op de Rijn wel een boekje bijhouden. Men hoeft het boekje echter niet jaarlijks te laten controleren en afstempelen. Op basis van het Groot Vaarbewijs krijgt men op de Rijn de kwalificatie stuurman. Het dagelijks bijhouden is alleen bedoeld om handhavers desgevraagd te laten zien dat het schip voldoende bemand was.

Wie met een Rijnpatent op de Rijn vaart hoeft het dienstboekje niet bij te houden, behalve natuurlijk als je je patent nog uit wilt breiden. Stel, je hebt een patent tot Duisburg, dan ben je boven Duisburg stuurman. Als je dan het patent wilt uitbreiden, kun je met het dienstboekje aantonen dat je zestien reizen gedaan hebt op het traject waarvoor je uitbreiding wilt aanvragen, om vervolgens examen te doen.

Verhuiskosten aftrekbaar

De belastingrechter heeft geoordeeld dat een binnenvaartondernemer de verhuiskosten mag aftrekken als hij aan de wal gaat. In de wet is hiervoor (artikel 3.17 eerste lid) een forfaitair bedrag vastgesteld. Dat wil zeggen dat u niet allerlei bonnetjes hoeft te verzamelen, wettelijk is vastgelegd wat een verhuizing gemiddeld kost. Dat bedrag mag als kosten van het inkomen worden afgetrokken. Let op: het gaat hier wel om ondernemers! In eerste instantie had de inspecteur de aftrek van 5445 euro van de schipper afgewezen, omdat hij de woning al een paar jaar had, terwijl hij nog aan boord woonde. Hij kon echter met energienota's bewijzen dat hij tot 2001 vrijwel geen gebruik van de woning had gemaakt en de woning daarna permanent bewoonde. Hij had de woning in voorgaande jaren wel als hoofdverblijf aangemerkt. (Uitspraak nr. BK-04/01310)

Juridische vraagbaak

'Snippers uit de prullenbak'

door mr. Ynke Ooykaas



De afgelopen week ontvingen we van schipper X van het ms Y een vraag over

politieoptreden naar aanleiding van een geconstateerd strafbaar feit. De schipper had een inschattingsfoutje gemaakt en kwam vast te zitten onder een brug. Het papier waaruit zijn fout bleek had hij verfrommeld en in de prullenbak gegooid. De schipper was niet van plan problemen te maken, want dat de aanvaring zijn fout was, was hem wel duidelijk. Vrij snel na de aanvaring kwam de waterpolitie aan boord.

De politiemensen vroegen de schipper om alle papieren en terwijl de schipper de documenten verzamelde, zag één van de agenten, terwijl hij gewoon een beetje rondkeek in de stuurhut, in de prullenbak de snippers van een document dat hem belangrijk leek. Op het bureau plakten de agenten de snippers aan elkaar en bleek het een stuwplan te zijn. De politie vergeleek het verscheurde stuwplan met het stuwplan dat de schipper hen aan boord had overhandigd. Toen bleek dat de stuwplannen van elkaar afweken, kreeg de schipper te horen dat er proces-verbaal wegens fraude zou worden opgemaakt.

De vraag van de schipper was natuurlijk: Mogen agenten zo maar alles meenemen als ze aan boord komen? Agenten mogen in principe altijd ergens binnenkomen (er gelden wel bijzondere regels voor woningen/woongedeeltes), zoekend rondkijken en voor de hand liggende voorwerpen in beslag nemen. In beslag genomen zaken mogen in het kader van het aan het licht brengen van de waarheid onderzocht worden. De bevoegdheid om in het zicht liggende dingen mee te nemen, moet echter worden onderscheiden van de bevoegdheid een plek gericht te doorzoeken; dit mag alleen in bijzondere gevallen. In dit geval is twijfelachtig of de snippers papier zo maar meegenomen mochten worden. Of hadden de agenten wellicht

reden om aan te nemen dat er iets niet deugde aan die snippers?

Overigens moeten agenten als ze spullen in beslag nemen een proces-verbaal van inbeslagname opmaken en de schipper een kopie van dat proces-verbaal én een bewijs van ontvangst geven.

■ Overleg

We hebben de schipper geadviseerd even af te wachten of er inderdaad een proces verbaal en strafrechtelijke vervolging volgt. Als dat het geval is kunnen we, voorafgaand aan de procedure bij de rechtbank, of in overleg met de officier van justitie, aangeven dat we bezwaar maken tegen de wijze waarop in dit geval, het bewijs verkregen is. Er is duidelijk verschil tussen zoekend rondkijken en doorzoeken. Het is dan aan de officier van justitie of hij de zaak daarna doorzet en voor de rechter laat komen, of seponeert. In dat laatste geval rest de schipper (en zijn verzekering) alleen de schade aan brug en schip.

Kantoor Binnenvaart heeft met Van Dijk advocaten in Rotterdam afspraken gemaakt over een speciaal (internet)spreekuur voor leden en contractanten. Aangesloten ondernemers kunnen via e-mail vragen voorleggen, die zo mogelijk per ommegaande door een jurist worden beantwoord. Het gaat uiteraard niet om volledige juridische bijstand, maar om een eerste advies. U kunt de vragen sturen naar: info@kantoorbinnenvaart.org

Altijd 75 euro

Wie in België bij onbemande stations tankt kan verrast worden door zijn rekeningoverzicht. Er zijn banken die standaard 75 euro afschrijven en het verschil tussen het werkelijke tankbedrag en die 75 euro, later, zonder renteverlies terugstorten. De afgelopen maanden heeft de Consumentenbond duizenden klachten gekregen. De banken is inmiddels gevraagd hun werkwijze te veranderen.

Inning belastingschuld aanzienlijk verscherpt

door Wim Onderdelinden, directeur ABRI

De Belastingdienst heeft het inning-beleid gewijzigd. Een en ander is vastgelegd in de 'wijziging Leidraad Invordering'. De aanzienlijke verscherping wordt uitgelegd in deze, recente voorbeeldbrief van de inspecteur.

Voor belastingschuld van een ondernemer wordt niet snel uitstel van betaling verleend. Uitstel van betaling voor een ondernemer betekent feitelijk dat het ondernemersrisico wordt gedragen door de Belastingdienst. De Belastingdienst treedt dan op als oneigenlijke kredietverlener. Dit hoort niet tot de taak van de Belastingdienst. Ook kan uitstel van betaling concurrentieverstorend werken ten opzichte van andere ondernemers die wel tijdig hun belasting betalen. U/uw cliënt dient zich voor een eventuele financiering te wenden tot een daartoe geëigende kredietinstelling zoals bijvoorbeeld een bank. Alleen als blijkt dat het voor u/uw cliënt niet mogelijk is om krediet te krijgen, kunt u, indien ook aan de overige hieronder genoemde voorwaarden wordt voldaan, uitstel van betaling krijgen.

Ik merk hierbij uitdrukkelijk op dat uitstel van betaling niet wordt verleend als sprake is van structurele financiële problemen. Ook zal de onderneming door mij als voldoende levensvatbaar moeten worden beschouwd, voordat ik uitstel van betaling zal verlenen. Een eventueel uitstel van betaling mag overigens niet langer dan enkele maanden duren. Deze termijn vangt aan vanaf de dagtekening van de belastingaanslag(en). Bij de beoordeling van uw verzoek zal ik tevens rekening houden met de hoogte van de schuld en het in het verleden door u/uw cliënt getoonde aangifte- en betalingsgedrag.

■ Voorwaarden

Om in aanmerking te komen voor uitstel van betaling moet u/uw cliënt in ieder geval voldoen aan *alle* volgende

voorwaarden:

1. Het moet voor u/uw cliënt onmogelijk zijn om bij derden krediet te krijgen. Dit moet u/uw cliënt aantonen. Bijvoorbeeld met behulp van een gemotiveerde verklaring van de kredietinstelling.
2. U/uw cliënt moet zekerheid stellen voor de schuld. De geboden zekerheid moet op een eenvoudige wijze uit te winnen zijn. Denk daarbij aan een bankgarantie, een eerste pandrecht, hypotheek of borgstelling van iemand die kredietwaardig is. Ik verzoek u/uw cliënt mij aan te geven op welke wijze de zekerheid wordt gesteld.
3. De hoogte van de te stellen zekerheid moet ten minste gelijk zijn aan de schuld waarvoor u/uw cliënt uitstel van betaling verzoekt.
4. Het meegezonden vragenformulier moet volledig en juist worden ingevuld en vergezeld van alle gevraagde bijlagen worden retourgezonden.

Ik verzoek u/uw cliënt de gevraagde gegevens *binnen veertien dagen* na dagtekening van deze brief aan mij terug te sturen.

■ Let op!

Indien u/uw cliënt niet tijdig en volledig voldoet aan *alle* hierboven genoemde voorwaarden, zal ik uw verzoek om uitstel van betaling afwijzen. Indien uw cliënt wel tijdig én volledig aan deze voorwaarden voldoet, zal ik uw verzoek om uitstel van betaling toetsen aan het geldende beleid.

Conclusie is dat de duimschroeven flink worden aangedraaid. Laten we maar zeggen dat het past in deze tijd. De uitwerking kan in een aantal gevallen echter dramatische gevolgen hebben vanwege de onuitvoerbaarheid van de voorwaarden!

Wordt zeker vervolgd...

Meer droge lading

Het eerste kwartaal van dit jaar is er in de West-Europese binnenvaartlanden zeven procent meer vervoerd dan in dezelfde periode van vorig jaar. Dat is te danken aan de toenemende vraag van de Duitse staalindustrie, kolen, chemische producten en per container vervoerde goederen. Dat meldt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg.

Op de traditionele Rijn nam het vervoer van lege containers vorig jaar zeventien en van volle containers achttien procent toe. In het noord/zuidvervoer was dat zelfs 35 procent. Volgens de CCR stagneert de toename van het containervervoer op de Rijn doordat de overslag in de zeehavens vast begint te lopen. Dat is niet alleen te verhelpen door de geplande uitbreiding van terminals, de CCR pleit ook voor een vereenvoudiging van de procedures rond vervoersdocumenten en een hergroepering van containers om het laad- en losproces te verbeteren. Nu wordt de overslag van binnenvaartschepen nogal eens gefrustreerd door de concurrentie van zeeschepen, die ook vanwege hun omvang voorrang krijgen.

De droge ladingvloot in de CCR-landen (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Luxemburg en België) groeide vorig jaar 1,5 procent, de tankvloot 5,2 procent. Terwijl het vervoerde volume van de tankvaart op de Rijn vorig jaar drie procent onder het gemiddelde van de afgelopen vijf jaar zat. De dalende tendens zit met name in het vervoer van olieproducten. Het verschil in vraag en aanbod lijkt verder te worden vergroot en de Rijnvaartcommissie waarschuwt dan ook opnieuw voor onverantwoorde investeringsbeslissingen en een door overcapaciteit gemarkeerde crisis waarvan vooral enkelwandige schepen het slachtoffer zullen zijn.

(foto: Lilian van Hiele)

Kostprijs als grens tussen legaal en illegaal vervoer

door Jan Krusinga

Gelukkig zijn er steeds vaker discussies over de kostprijs van het vervoer en zien steeds meer ondernemers in dat hun bedrijf staat of valt met de juiste kostprijsbepaling. Zodra het wat minder gaat in de binnenvaart hoor je nogal eens of het niet beter zou zijn Europees te regelen dat ondernemers niet onder hun kostprijs mogen varen. Als je daar wat verder over nadent is dat wellicht veel ingewikkelder en minder aantrekkelijk dan zo op het eerste oog lijkt.

Als de kostprijs als grens wordt genomen voor het al dan niet legaal vervoeren zijn er twee mogelijke uitgangspunten.

- De ondernemer is verantwoordelijk voor zijn bedrijf en dus het vaststellen van de vrachtprijs op basis van zijn kosten. De bevrachter of verlader heeft hierin dan geen verantwoordelijkheid. Hij weet niet hoe de schipper zijn bedrijf voert en of deze zijn kosten goed in de hand heeft.

- De bevrachter mag niet onder de kostprijs laten vervoeren en draagt dus de verantwoording dat de schipper niet beneden zijn kostprijs vaart. Dan zal de schipper op zijn minst zijn financiële

boekhouding bij de bevrachter dienen te overleggen. De bevrachter zal zich toch willen overtuigen of de schipper zijn kostprijs niet heeft 'geflatteerd', waardoor hij als opdrachtgever problemen krijgt.

■ Factoren

Voor het vaststellen van de kostprijs (dus nog zonder een eventuele winst-marge) zijn de volgende factoren (mede)bepalend:

- Met welk systeem vaart het schip: A1, A2 of B (aantal personeelsleden is onderdeel kostprijs).
- Salariskosten personeel, minimum salaris, overuren, toeslagen, vakantiegeld, etc.
- Afspraken over de tijdsduur van de totale reis, inclusief laden en lossen.
- Economische inzet van het schip per jaar.
- Afschrijvingsperiode van het bedrijfsmiddel, motor, casco, etc.
- Vallen havengelden, brandstof, reparatiekosten, onder de kostprijs?

Een bevrachter zal bij grote ladingstromen lang zoeken tot hij een schip heeft met de laagste kostprijs en in veel gevallen is de kostprijs van een groter schip

lager. Wanneer bijvoorbeeld een grote hoeveelheid kolen naar Duisburg gaat zal een schip van 4000 ton een lagere kostprijs hebben dan een 1000-tonner. Bij voldoende aanbod zal de kostprijs van het grote schip bepalend zijn. Het schip van 1000 ton blijft onder zijn kostprijs en de bevrachter mag (zal) hem dan niet bevrachten. Of, in het eerste geval, de schipper is in overtreding als hij beneden de kostprijs aanneemt.

■ Vragen

Stel dat we nu eens – heel – futuristisch aannemen dat beneden de kostprijs werken wettelijk niet meer mag en de vervoersvergunning zelfs ingetrokken kan worden bij overtredingen. Dat zal dan ook gecontroleerd en gehandhaafd moeten worden. Moet je dan elk jaar je boekhouding door de Economische Controledienst laten controleren?

En wie is er dan strafbaar: de bevrachter die onder de kostprijs laat vervoeren of de schipper die onder zijn kostprijs aanneemt?

Willen we zo'n strikt systeem? Of willen we dan toch liever allemaal zelf maar berekenen wat onze kostprijs is en wat dus onze vrachtprijs moet zijn?

TopTip

BANKWISSEL - Overstappen naar een andere bank kan voordelig zijn, maar is lastig. Het kost niet alleen moeite, maar geeft ook vaak ergernis omdat zoiets als verplichte nummerportabiliteit, zoals bij het telefoonverkeer ontbreekt. In 2003 zijn banken hun particuliere klanten tegemoetgekomen met de 'overstapservice'. Daarmee regelen de nieuwe en oude bank dat gedurende dertien maanden incassobetalingen en periodieke overschrijvingen worden doorgesluisd naar de nieuwe rekening. Mede op aandringen van MKB-Nederland is sinds kort ook een versie voor het zakenleven beschikbaar. Een voorbeeld van die overstapservice staat op de site van de Nederlandse Vereniging van Banken (www.nvb.nl). MKB adviseert goed bij te houden wat uw huidige betaalpakket bij uw bank op jaarbasis kost en dit eens te vergelijken met een andere bank. Let wel op de overstapvoorwaarden. Niet alle afspraken met de oude bank (bijvoorbeeld incassoblokkades) worden meegenomen. Een zakelijk overstapformulier is aan te vragen bij uw bank.

TopTip

VAKANTIEBAANTJE - Op de website www.leren.nl staat precies op welke leeftijd je welk (vakantie)werk mag doen, welk loon daarbij past en hoe je teveel betaalde belasting terugkrijgt. Er staat ook hoeveel je mag verdienen om je studiefinanciering of de kinderbijslag niet in gevaar te brengen.

Adrie en Jaap Boogaard (ONS) kopen de Marlé van Harm en Leny ten Kate (CBOB)

‘Op deze manier kan het ook’

‘Toen ik de motor had gezien zei ik gelijk al tegen Adrie: “Je zult met goede argumenten moeten komen om me van deze motor en dit schip af te houden”. Naast de jonge motor gaat het ons natuurlijk ook om de gunstige kruiplijn, het tonnage, de leeftijd en de grotere woning’, zegt Jaap Boogaard. Adrie en hij kochten onlangs hun vierde Joma B. Dat was de Marlé van Harm en Leny ten Kate, beide (net) 65, die wilden stoppen met varen en eind mei een mooie flat in Vlaardingen hebben gekocht.

‘We wilden graag een jonger, groter schip, ook om te voorkomen dat we straks met dure schades worden geconfronteerd’, zegt Boogaard. ‘Je ziet dat om je heen nogal eens gebeuren en als bestuurslid van de bond word ik natuurlijk helemaal vaak met dat soort ellende geconfronteerd. Hoe vaak hoor je niet dat de bank niet meer wil investeren in kleine schepen? Of dat mensen die hun hele leven hard gewerkt hebben jankend de deur uitgaan bij de boekhouder omdat hun schip niks meer waard blijkt te zijn. Natuurlijk is het niet niks ons eigen schip, de tot droge ladingschip omgebouwde oude VT-tanker Valkenburg, na zestien jaar naar de sloop te moeten brengen. Maar we hebben in feite geen keus. Ik wil niet wachten tot we problemen krijgen. Dan ben je schipper te voet en ik heb geen zin dan als aflosser, paalzitter te worden op andermans schip. Adrie en ik zijn samen op een spits begonnen, toen konden we overal heen en dat kan met deze kruiplijn (4.25 meter zonder ballast) ook weer. Op deze manier maken we een mooie stap. Op de zijrivieren (van de Rijn hebben ze dit tonnage, 894 ton, hard nodig en Harm en Leny kunnen zo fatsoenlijk aan de wal. De bank moest wel even wennen aan het idee, maar heeft ons plan uiteindelijk honderd procent gefinancierd. Dat is ook geen enkel

probleem want dat bedrag kunnen we in een jaar bruto gemakkelijk opvaren. Er wordt heel vaak negatief gedaan over kleinere schepen, maar zo kan het dus ook!

De plannen voor een ander schip ontstonden afgelopen winter toen bij kennissen de motor in elkaar draaide en de bank een nieuwe motor naar verhouding te duur vond. ‘Dan ga je als je met een vijftig jaar oude Brons in een schip van 696 ton uit 1955 vaart toch eens nadenken’, zegt Boogaard. ‘Andere kennissen adviseerden ons niet wakker te liggen van een beetje hypotheek. We hebben geprobeerd ons oude schip te verkopen, maar dat kun je natuurlijk vergeten. De havens liggen vol met schepen die te koop zijn. Er zijn zelfs mensen van dik in de zeventig die moeten blijven varen omdat ze hun schip niet kwijtraken. Het is toch eigenlijk te gek voor woorden!’.

‘Van de winter was de oud ijzerprijs hoog dus in maart hebben we dit schip al aan de sloper verkocht. Voor 22.500 euro. Achteraf op een goed moment, want nu zouden we maar 5000 euro krijgen. Wij gaan verder, maar stel dat je met zo’n bedrag moet stoppen en dat je dan geen huis aan de wal hebt, geen pensioen, koopsommen of lijfrentepolissen en ook nog met de belasting af

moet rekenen! Je mag er toch niet aan denken. En weet je, vaak krijgt de bond dan de schuld!’

■ Per ton goedkoper

‘We moesten na die afspraak met de sloperij natuurlijk wel op zoek naar een ander schip. We hadden de Marlé al op de website van de makelaar zien staan, maar uiteindelijk zijn we via wederzijdse kennissen, Hendrik en Gonnie Seinen van de Lumara, met elkaar in contact gekomen’, vertelt Boogaard. ‘De Ten Kates en wij hadden allebei in Wesel gelegen dus ik zei tegen Hendrik wil jij eens kijken hoe laat ze daar en daar zijn. Toen bleek dat ze met 800 ton 1,5 km harder liepen dan wij met 500 ton en een tijdje daarna belde Ten Kate. Zo van, ik hoor dat je graag wilt weten wat het verbruik is enzo. Dat bleek per uur maar twintig liter meer te zijn en dan ben je per ton dus goedkoper boven omdat het sneller gaat. Nou, uiteindelijk zijn we op een zaterdagmiddag, wij moesten naar Bazel en zij lagen in Ottmarsheim, bij ze wezen kijken’, zegt Boogaard.

‘Hendrik belde me. Oom Harm dat vuurtje moet je warm houden’, vertelt Ten Kate. ‘Maar ik had weinig hoop, want toen ik even door het raam in hun woning keek zag ik al dat die veel moderner was.’ Adrie Boogaard was in het begin dan ook niet erg enthousiast. Zeker niet toen bleek dat je niet binnendoor naar de stuurhut kunt. ‘Maar ik was helemaal gek van die Mitsubishi van 653 pk van nog geen vijf jaar oud, met straalbuis, en dat in combinatie met alle andere voordelen’, zegt Boogaard. ‘We waren al op een paar



(foto Lilian van Hiele)

andere schepen geweest en daar waren we zo weer afgelopen. Ten Kate heeft er echt naar toe gewerkt z'n schip nog te kunnen verkopen.' Ten Kate vertelt dat hij vijf jaar geleden bewust een nieuwe motor heeft laten zetten. 'Er stond een MWM in, maar dat bestond niet meer en we wilden problemen voorkomen.' Boogaard reageert direct: 'Als die MWM er nog in had gestaan waren we nooit komen kijken!'

■ 'Brutaal plan'

De Boogaards en Ten Kates werden het uiteindelijk eens over een iets lagere vraagprijs zodat Jaap en Adrie de woning aan konden passen en er een nieuwe keuken in konden laten zetten. Wat er voor de voormalige Marlé betaald is, zeggen ze liever niet. 'Dat heeft ook geen zin', zegt Ten Kate. 'Er is geen markt voor kleine schepen meer. Meestal blijven ze over na een ketting die begint met nieuwbouw en dan gaat het kleine schip dat onderaan over is voor een spotprijstje weg. En dan willen jonge gasten er nóg niet aan beginnen en banken en makelaars verkopen liever nieuwe schepen.' Boogaards eigen bank zag het niet zitten, maar met een uitgebreid informa-

tierapport van zijn boekhouder ABRI was een andere bank wel enthousiast. 'Ze vonden die honderd procent financiering weliswaar een 'brutaal plan', maar aan de andere kant zeiden ze ook dat het bedrag, dat bruto in een jaar op te varen is, niks voorstelt. Al moet ik daar natuurlijk wel bij vertellen dat onze flat, waar de kinderen in wonen, als onderpand geldt en dat we ook gelijk al onze andere bankzaken en pensioenspaarregelingen naar die bank hebben laten overschrijven', zegt Boogaard. 'Natuurlijk hebben we veel ingeleverd op onze oude Joma B, maar we hebben al die jaren prettig geleefd, die flat gekocht, we konden onze kinderen laten leren en toen we 25 jaar getrouwd waren hebben we een cruise gemaakt. Ook dat pakt niemand ons meer af!'

■ Op tijd geïnvesteerd

Ook Harm en Leny ten Kate zijn tevreden over de gang van zaken. 'We zijn met een spits begonnen, dit was ook ons vierde schip en we hebben vanaf 1962 goed gevaren', vertelt Ten Kate. 'We zijn dik tevreden. Natuurlijk hebben we wel eens een slechte reis gehad, maar ook veel goeie. We hebben nooit grote schades gehad, of ziektes, we hebben het

schip steeds goed onderhouden en gerepareerd en, uiteraard ook vanwege het belastingvoordeel, steeds op tijd geïnvesteerd. Toen we dit schip in 1979 kochten stond er alleen een hoofdmotor in. Nu heeft het een automatisch stuurwerk, een autokraan, radar, een boegschroef, een hoge den, we hebben verlengd van 62 naar 70 meter, twee ruimen gemaakt, er 220 in gezet en nieuwe kapluiken genomen', somt hij op. 'Allemaal dingen waar je zelf ook plezier van hebt en de laatste vijftien jaar zijn we ook elk jaar lekker op vakantie geweest! En dan nog wordt er negatief gedaan over kleinere schepen!' Ten Kate kan het, als voormalig lid van de commissie ex.art. 8 van de NPRC, de tussenpersonen tussen het bestuur en de varende leden, niet laten te vertellen dat dat natuurlijk ook aan de NPRC te danken is. 'We zitten sinds 1973 bij de NPRC. Met elkaar kun je grote contracten binnenhalen en vervoerszekerheid bieden. Ook daar wordt nogal eens negatief over gedaan. Zo van, bij die NPRC moet je van alles, maar qua afspraken, vracht en liggeld, was het altijd oké! We hebben nu een flat gekocht en we zijn van plan nog veel mooie vakantie-reizen te maken. Wij zijn tevreden mensen en we wensen Adrie en Jaap heel veel succes!'

Schippers met Hygiënecode geregistreerd op internetlijst

door Lilian van Hiele

Bevrachters mogen vanaf 1 juli in Nederland geen voedermiddelen, mengvoeders en voormengsels meer bevrachten voor schepen die niet geregistreerd staan als houder van de Hygiënecode Binnenvaart. Het productschap diervoeders (PDV) heeft de lijst van deelnemende vervoerders inmiddels op internet gepubliceerd. Zo kunnen bevrachters controleren of ze al dan niet zaken mogen doen met een schipper.

De lijst staat op www.pdv.nl/lmbinaries/lijst_binnenvaart.pdf en eind juni stonden er al ruim 1100 ondernemers geregistreerd. Daar komen elke dag nog namen bij. Wie op de lijst staat, is officieel deelnemer aan de GMP-regeling (Good Manufacturing/ Managing Practices). Aanvankelijk hebben we gemeld dat iedereen die ooit via Kantoor Binnenvaart of CBRB een handboek Hygiënecode had aangeschaft, automatisch op de registratielijst zou komen. Dan kon uiteindelijk niet omdat PDV de handtekening van de ondernemer onder het registratieformulier wil hebben. Inmiddels hebben

de meeste schippers het registratieformulier ontvangen en anders kunt u het bij ons aanvragen. Wie nog geen handboek Hygiënecode heeft, kan het boek of de cd-rom bij KB bestellen of de 47 pagina's(!) tellende tekst en het registratieformulier (laten) downloaden van internet (www.pdv.nl).

De verplichte gratis registratie vloeit voort uit een EG- en de HACCP-richtlijn die gelden voor elk bedrijf dat voeding- en voedermiddelen bereidt, verwerkt, behandelt, verpakt, vervoert, opslaat, distribueert of verhandelt. Wie zich aan de procedures in het handboek houdt, voldoet aan de wettelijke bepalingen. Belangrijkste eis is dat producten niet verontreinigd of besmet mogen worden door bijvoorbeeld andere/voorgaande lading, achtergebleven waswater, een slecht schoongemaakt ruim, slecht onderhoud, verkeerde schoonmaakmiddelen, verkeerde temperatuur, door de lading lopen, ongedierte, vogelpoep, etc. Om aan te tonen dat hygiënisch wordt gewerkt, zijn werkplannen opgesteld voor preventie (voorkom besmetting), beheersing (werk goed) en registratie (administreer goed). Dat laatste is wellicht het belangrijkste, want over het

Zonder adres

Kantoor Binnenvaart gaat bij PDV bezwaar maken tegen de vermelding van het volledig adres van de geregistreerde schippers op internet. Naam, scheepsnaam en domicilie lijken, ook gezien de privacyregels, voldoende. Daarmee voorkom je ook dat schippers een heleboel ongewenste reclame krijgen.

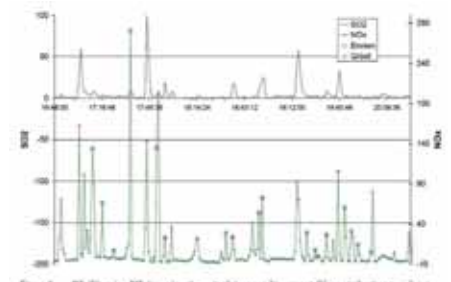
algemeen werkt de binnenvaart al redelijk conform de genoemde procedures, maar je moet nu ook goed noteren wat je doet. Dan voldoe je niet alleen aan de wet, maar kun je achteraf, als zich ergens in de keten een probleem voordoet, ook aantonen dat jij je zaken voor elkaar had. Vanaf januari 2006 wordt een tweejaarlijkse controle op het gebruik van de hygiënecode ingevoerd. De details zijn nog niet bekend, maar CBRB en Kantoor Binnenvaart proberen een mantelcontract te sluiten met een GMP-gecertificeerd controlebedrijf zodat leden en contractanten die controles tegen een gunstig abonnementstarief uit kunnen laten voeren.

Binnenvaart schoner dan verwacht

In opdracht van de Provincie Zuid-Holland is vorig najaar door TNO-MEP en DCMR (Milieudienst Rijnmond) onderzoek gedaan naar de invloed van de scheepvaart op de luchtkwaliteit als het gaat om NO₂ (stikstofoxiden) en PM₁₀ (roetdeeltjes kleiner dan 10 micrometer). De metingen zijn uitgevoerd tussen Papendrecht en Hoek van Holland.

Uit het onderzoek blijkt dat de hoeveelheid gemeten roetdeeltjes veel lager is dan altijd werd gedacht en dat de uitstoot van de binnenvaart niet tot significante verhoging van de concentraties langs de oevers van de druk bevaren vaarwegen Oude Maas en Noord leiden.

Het onderzoek wijst ook uit dat de NO_x-emissie van kustvaarders vier tot vijf keer hoger is dan van binnenvaartschepen van vergelijkbare lengte. Het aantal metingen was echter nog te beperkt om er echt conclusies aan te verbinden. Schepen blijken vooral PM_{2,5} en PM₁ (roetdeeltjes kleiner dan 2,5 en 1 micrometer) uit te stoten. Dat wordt nog verder onderzocht. Onderzoek wijst namelijk uit dat kleinere deeltjes schadelijker zijn voor de gezondheid dan grovere. De bijdrage is echter wel minder dan altijd is gedacht. Op dit moment vindt vervolgonderzoek plaats naar emissies van liggende en manoeuvrerende schepen in de havenbekkens. (Het volledige rapport staat op: www.dcmr.nl - actueel/uitstoot scheepvaart)



bron: TNO-rapport Luchtkwaliteit relatie scheepvaart)

De SO₂ pieken in de grafiek werden uitsluitend gemeten bij zeeschepen, waarschijnlijk door gebruik van brandstof met een hoog zwavelgehalte. Dat mag alleen op volle zee.

Tien vragen aan:

Theo Janssen, als medewerker objecten van waterdistrict Nijmegen Maas van Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de 35 personeelsleden op de sluiszen Weurt, Grave, Lith en St. Andries. Theo (54) is de vijfde van de zeven kinderen Janssen die vroeger met hun ouders op de klipper Jolles voeren. Er varen er nu nog vijf, Sander (Factotum), John (Metanoia), Louis (Jolles), Ton (Padua) en Ria (Clamarant). Theo stopte op z'n 29-ste ('omdat één vrouw sterker is dan twintig duims manilla') en vierde onlangs zijn 25-jarig huwelijks- en RWS-jubileum. Hij begon als hulpkantonnier en zat van 1981 tot 2003 op sluis Weurt.

1 Wat is de meest gestelde vraag op sluis Weurt?

'Bij walmensen is dat of schippers ook voor het schutten moeten betalen. En waarom we niet zo'n klompje hebben. Dan leggen we uit dat schippers ook van die blauwe enveloppen krijgen. Schippers vragen vooral waarom er over de nieuwe kolk een vaste brug ligt. Dat komt omdat de Directie Sluiszen en Stuwen, toen die kolk in 1977 klaar was, in afwachting van de plannen van Nijmegen een hoge brug over beide sluiszen richting Beuningen te leggen, tijdelijk een vaste noodbrug over de tweede kolk heeft gelegd. Die 'noodbrug' ligt er nog steeds waardoor de nieuwe kolk bij hoog water nauwelijks gebruikt kan worden.'

2 Wanneer gaat dat veranderen?

'De plannen zowel de weg als de bestaande hefbrug 2,5 meter omhoog te brengen en een tweede hefbrug aan te leggen liggen klaar. Begin 2006 gaan ze beginnen. Een flinke klus waar het wegverkeer 2,5 jaar voor wordt afgesloten. Ook schippers zullen er wel wat hinder van ondervinden, maar echt gestremd wordt er nauwelijks. Zoals het er nu naar uitziet maximaal één aaneengesloten week. Na die aanpassing is het nooit meer krap. Op het moment dat we dan moeten stoppen met schutten omdat het water anders over de muur loopt, kun je nog met 5.50 meter onder de gesloten brug door. Dat lijkt me voldoende.'

3 En het getrap schutten?

'Dat blijft als het water aan de Waalzijde in Weurt boven NAP+ 10 meter is. Maar als we straks met twee sluiszen zonder hoogtebeperking kun-

nen schutten, hoeft dat geen openthoud meer te veroorzaken. Bij getrap schutten moeten er altijd twee deuren dicht zijn bij het invaren. Dat is lastig, maar als je reëel bent is het geen rare eis. De sluisdeuren fungeren ook als waterkering voor het hele achterliggende gebied. Natuurlijk kunnen schippers voorzichtig invaren, maar je kunt het risico gewoon niet nemen. De sluisdeuren zijn in feite gewoon maar stalen kisten met een staalplaat en wat spanten. Als het fout gaat loopt het hele gebied tussen Nijmegen en St. Andries onder water tot het weer over de Maasdijk loopt. Dan staan er honderdduizenden huizen compleet onder water.'

4 Wat is er zo bijzonder aan sluis Weurt?

De oude kolk is in 1926 als eerste elektrische sluis in gebruik genomen en was met 260x16 meter, tot na de oorlog, de grootste binnenvaartsluis van Europa. Mensen die denken dat Belfeld of Sambeek groter zijn hebben het mis, daar zijn de sluishoofden maar 14 meter breed. Dat was hier ook de bedoeling, maar de gemeente Nijmegen wilde (toen al) graag grote schepen in de haven en heeft de meerkosten voor sluishoofden van 16 meter betaald. In de oude kolk aan de Waalzijde zit ook nog het oude mozaïek ter ere van landelijk Schuttevaersecretaris G.S. Vlieger die zich heeft ingespannen voor de aanleg van het Maas-Waalkanaal.'

5 Waarom is de verdeling 110 en 140 meter?

'Niemand weet waarom de midden-deur van de oude kolk niet echt in het midden zit. Dat is nu wel jammer. Overigens kunnen we voorlopig in de oude kolk maar tot 110 meter schutten



(foto Lilian van Hiele)

omdat de Waaldeur half mei door nog onbekende oorzaak uit de rails gelopen is. Inmiddels is de Waalstand te laag om de deur terug te rijden of drijven. We wachten nu op hoger water en dat kan wel december worden.'

6 Hoeveel schepen schutten hier en wat is de schutvolgorde?

Een kleine 50.000 per jaar en dat gaat op toerbeurt, maar de beroepsvaart gaat eerst de kolk in en dan de recreatievaart. Dat is veiliger en zo staat het dus ook in het reglement. Maar net als bij het goede zeemanschap mogen we daar van afwijken. Als er vier jachtjes liggen te draaien en bij de Neerboschbrug zit een vrachtschip, laten we ook wel eens eerst de jachtjes naar binnen gaan en rustig vastmaken. Het komt ook voor dat er zoveel jachten zijn dat de beroepsvaart op de volgende schutting moet wachten.'

7 Waarom zit er zo'n vreemde bocht in het Maas-Waalkanaal?

'Het was de bedoeling dat het kanaal bij Winssen in de Waal zou komen. Maar de clerus en de schout vonden het begin vorige eeuw onverstandig een concentratie van handelslieden, scheepslui en kroegen ergens in het niemandsland

te vestigen. Dus werden de plannen en tekeningen aangepast en kwam de sluis vanwege het toezicht van kerk en staat dichterbij de stad Nijmegen.'

Waarom moet je af en toe toch nog al je gegevens doorgeven?

Als je je gegevens via IVS hebt doorgegeven reizen ze in principe met je mee. Maar als er een storing is, of de computer eruit ligt, moet de sluisbediener toch de meeste elementaire gegevens nog een keer vragen. Er zijn schippers die daar heel boos op reageren.'

Waar wordt het meest over gempord?

Dat mensen wel eens moeten wachten. Dat de deur net voor hen dicht gaat of dat ze in de sluis moeten wachten op een schip dat nog mee kan. Toen ik hier net werkte zei een oudere collega: 'Je kunt doen wat je wilt, je doet het toch nooit goed.' Ik was daar toen heel boos

over. Ik vond dat zo fatalistisch! Maar ik moet toegeven dat hij gelijk heeft. Je kunt het hier nooit iedereen naar de zin maken. Je moet gewoon je eigen koers varen en dan moet wat je doet uitlegbaar zijn.

Maar niet iedereen moppert hoor. Zeg vijf procent, dus elke paar uur één, maar die nare gesprekken blijven wel het langste hangen. Verder is dit vooral heel leuk werk. Het is werk dat er toe doet. Als wij ons allemaal zouden verslapen rammelen er binnen vijf minuten heel wat telefoons!'

Wat is het grootste probleem waar jullie als sluismensen tegenaan lopen?

Dat de sluisen en de installaties van niemand meer zijn. Vroeger hielden RWS-mensen alles bij, nu worden reparatie- en onderhoudscontracten in de markt gezet en wordt het ook steeds moeilijker iemand te vinden die snel en accuraat storingen verhelpt. De kennis

vloeit in razend tempo weg. Een aanemer heeft ook geen reserveonderdelen op voorraad, want daar verdient hij niets aan.

Het zijn tegenwoordig ook allemaal kasten met printplaatjes en knipperende ledjes. Bij de Maximasluizen in Lith doen de scheepvaartlichten het niet en niemand weet hoe het komt. Dus staan onze mensen de schepen weer met de hand naar binnen te zwaaien. We hebben nu ook een storing in de automatische verkeersregelingsinstallatie in Heumen. Het dichtstbijzijnde printplaatje blijkt in Wenen te zitten en dan moet het eerst nog naar Breda om te programmeren. Dat is een acute storing en het duurt vervolgens acht werkdagen die te verhelpen! Wat dat soort zaken betreft maken we ons wel zorgen voor de toekomst.'

Lilian van Hiele

Oud-schippers genieten van de Bestevaerlanddag



Half juni maakten oud-varenden een gezellige tocht met het mps River Dream. Het schip voer onder de vlag van de AMVV van Amsterdam naar Kampen, via het naviduct in Enkhuisen. De Bestevaerlanddag werd voor de 44-ste keer gehouden. Onderweg was er alle tijd om bij te praten, sterke IJsselmeerverhalen op te halen en te genieten van het prachtige weer. (foto's Lilian van Hiele)

Meer of minder papierwerk?

door Jan Krusinga

Weet u het nog? Met z'n allen in het expeditiebootje naar de wal in Emmerik. En op de terugweg weer één voor één afgezet. Best gezellig, je sprak nog eens iemand, maar als je pech had, kreeg je aan boord een opgewarmde prak, want het duurde meestal wat langer dan gedacht en soms kwam de 'zwarte bende' toch nog even kijken.

Administratieve lastenvermindering is een speerpunt van dit kabinet. Het wil overbodige handelingen schrappen om ondernemers dubbel werk, tijd, geld en ergernis te besparen.

Veel mensen zullen nu wat smalend lachen, omdat het juist lijkt of we steeds meer administratieve handelingen moeten verrichten. Maar als we een klein stukje teruggaan in de tijd, zien we al dat er, dankzij nationale of Europese vereenvoudigingen ook veel administratie is verdwenen.

De ouderen onder ons weten nog wel dat er 'geklaard' moest worden in Lobith en Emmerik. Later werd dat in de opvaart alleen Emmerik en in de afvaart Lobith. Richting België kenden we vergelijkbare situaties. Neem Hansweert, Zelzate, Ternaaien en alle andere grenspassages! Gevolg van die klaringsplicht was dat er nogal eens schade werd gevaren. Bijvoorbeeld wanneer je met vijf schepen langsrij, in één keer bij het steiger in Lobith aanmeerde. En wat dacht u van al die extra scheepsbewegingen, doordat je in de afvaart praktisch altijd eerst op moest draaien...

Je kon alleen van zonsopkomst tot zonsondergang klaren, al werd later de vrije doorvaart mogelijk. Maar als je daar gebruik van maakte moest je wel formulieren invullen en die elke maand naar de douane sturen. Ook het versluiten van de lading in de drogelading is grotendeels voorbij. Wanneer een schip vroeger onder douane versloten was, moest er in Duitsland overdag een 'Zollvlag' en 's nachts een 'Zolllicht' bijgehangen worden. Het 'Zollschiff' en later de haven van Emden mochten niet

gepasseerd worden voor de verplichte handelingen waren uitgevoerd en je moest voor elke gewenste of uitgevoerde handeling de juiste groene wimpels voeren. Halfstok of in top en dat luisterde nauw!

Had je veevoeder of granen in, dan kwam in Emmerik de 'Pflanzenschutz' om de lading te controleren op ongewenste gasten zoals kevers. En dan al die uiteenlopende documenten, waarvoor je de expediteur nodig had. Die deed dan ook goeie zaken bij het behandelen van alle 'papierwaren'.

■ Olie en proviand

Ook hadden we een olieboek en een proviandboek of -lijst die bij elke grenspassage ingevuld dienden te zijn. Wanneer dat niet correct gedaan was, volgde meestal een forse bekeuring. Een paar flessen wijn, koffie of sigaretten teveel, gaf vaak aanleiding tot verhitte discussies en soms tot boetes.

Het olieboek moest elk jaar aan de wal omdat de Duitse douane dat wilde controleren. Klopte de opgegeven hoeveelheid smeerolie of gasolie niet met het

olieboek, dan kon je ook daarvoor diep in de buidel tasten!

Wilde je in de haven van Antwerpen van het kaainummer vertrekken, dan moest je eerst bij de douane een plombeerbriefje halen. Dat moest worden afgegeven bij het volgende kaainummer en zo verder. We waren altijd blij als de beampte in zijn kaaihuisje zat, zo niet, dan moest je een flink eind verder lopen.

Bij het naderen van een sluis moest je maar afwachten of de sluis "goed" stond. Als de sluismeester net niet in je richting 'wilde' kijken, dan ging de sluis vlak voor je dicht.

Bij sommige sluisen stond een sluisbediende die gegevens noteerde voor de statistiek. Was die toevallig niet aanwezig, dan moest de schipper de sluis op om zich te melden.

Vanuit Antwerpen kreeg je voor de bruggen in het Albertkanaal een kartonnen kaartje. Daarmee moest je naar een betaalkantoor in het Straatsburgerdok. Pas na betaling mocht je verder. Met wind en al die manoeuvrerende schepen, was het in die tijd, zonder boegschroef, vaak een hele klus al die zaken schadevrij af te wikkelen!

Cd-rom wetten en reglementen

De reglementen mogen tegenwoordig ook in elektronische vorm aan boord beschikbaar zijn. Uitgeverij SDU heeft in samenwerking met het Scheepvaart en Transportcollege de cd-rom Binnenvaart uitgebracht die twee keer per jaar wordt geactualiseerd. Met de laatste update op uw computer voldoet u aan de wettelijke voorschriften. De cd-rom is zo gemaakt dat u teksten en bijlagen snel kunt doorzoeken. Aan bod komen:

- Vaarreglementen en scheepvaartreglementering (o.a. Scheepvaartverkeerswet, BPR, RPR, overige vaarreglementen, Herziene Rijnvaartakte, Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee)
- Schip en uitrusting (o.a. Binnenschepenbesluit en ROSR)
- Bemanning en vaartijden (o.a. Rijnpatenten, radarpatenten en vaartijden).
- Laden lossen en vervoeren (binnenvaartrecht)
- Veiligheid en milieu (arbo en milieu-wetgeving).

De cd-rom is eenvoudig te installeren. De kosten van een abonnement (verkrijgbaar als singer-user, multi-user of netwerkversie), inclusief twee updates per jaar variëren, afhankelijk van het aantal gebruikers (computers) van 179 tot 510 euro per jaar.

Meer informatie op www.sdu.nl

A d v e r t e n t i e

Internetten gaat steeds sneller

door Piet Nefkens

De ontwikkelingen rond mobiel internetten gaan snel. Na GSM en GPRS is UMTS de derde generatie mobiele communicatie en op veel plaatsen kan de binnenvaart ook al gebruik maken van (gratis) wifi hotspots. Belangrijkste verschil zijn de snelheid en de kosten. UMTS levert een veel grotere verbindingssnelheid op dan GSM-data en GPRS en is daarom aantrekkelijk voor de binnenvaart.

Ter vergelijking: de snelheid van GSM data is 9,6 Kb/s, van GPRS 52,0 en van UMTS 384,0. Met GPRS duurt het downloaden van een bestand van 5MB ongeveer 20 minuten, met UMTS minder dan 2 minuten. De hoge datatransmissiesnelheid van UMTS maakt het ook mogelijk nieuwe diensten zoals mobiele videotelefonie en videostreaming (beeld via internet) aan te bieden en uiteraard wordt ook surfen op internet een stuk aantrekkelijker. Met UMTS kun je ook van boord een verbinding maken met bedrijfsnetwerken aan de wal. Er zijn al rederijen die daar UMTS, maar ook GPRS voor gebruiken. Voordeel is dat gegevens als los- en laadrapporten, urenlijsten en bestellingen, nieuwsbrieven, etc. snel uitgewisseld kunnen worden.

De aanbieders van UMTS bieden allerlei nieuwe diensten aan waarvoor forse investeringen zijn gedaan. Het UMTS-netwerk biedt echter nog niet overal dekking en dus maken de aanbieders in die gebieden ook gebruik van het GPRS-netwerk en bieden via GPRS hun UMTS-producten aan. De meeste aanbieders hebben dan ook gecombineerde abonnementen.

Wat je nodig hebt hangt af van je persoonlijke wensen. Wij gebruiken de Option UMTS Mobile Connect datakaart, in combinatie met een speciale UMTS antenne onder andere geleverd door Vodafone. De prijs van de kaart is afhankelijk van het contract dat je afsluit. Bij een Vodafone Flat Fee contract wordt de kaart gratis meegeleverd. De antenne kost 15 euro. In veel gevallen krijg je met antenne wel een verbinding met

Provider	Naam abonnement	Te gebruiken bij	Tarief per maand	Meergebruik per MB
KPN	Data Abonnement	Onregelmatig gebruik	7,50	1,50
	Flat Fee (tot 1024MB)	E-mailen en internetten en grote bestanden ophalen met UMTS	75,00	0,25
Vodafone	Data-only Volume 10-MB	licht gebruik	20,00	1,25
	Data-only Volume 1024-MB	flat fee, zwaar gebruik	75,00	0,25

het UMTS netwerk, terwijl je op dezelfde plaats zonder antenne slechts GPRS kunt gebruiken. Er zijn ook UMTS telefoontoestellen in de handel waarmee je gebruik kunt maken van de UMTS-diensten. Je kunt ze overigens ook op de computer aansluiten.

■ Dekking

In tegenstelling tot GSM-data betaal je bij UMTS voor de hoeveelheid data die verstuurd en ontvangen wordt en dus niet meer voor de gebruikte verbindingstijd. Een eenmaal tot stand gebrachte verbinding met het UMTS-netwerk blijft "open staan". Je hoeft dus niet meer in te bellen om te kijken of er berichten zijn. E-mail komt vanzelf binnen. Natuurlijk heeft dat ook nadelen. Uw computer moet beschermd zijn tegen ongewenste berichten en om hoge gebruikskosten te voorkomen moet u opletten dat niet volautomatisch updates van allerlei software wordt opgehaald.

UMTS biedt nog geen landelijke dekking, maar in combinatie met GPRS kom je een heel eind. Er zullen plaatsen zijn, waar je, zeker aan boord, geen gebruik kunt maken van UMTS. Het is erg lastig daar een goed beeld van te krijgen, niet alle providers zijn daar even duidelijk over. Over het algemeen kan je dan, ook in het buitenland, wel gebruik maken van GPRS. Al bieden niet alle providers waarmee je provider een zogenaamde roamingovereenkomst heeft ook GPRS aan. Vaak lukt het dan wel handmatig een andere GPRS-verbinding te selecteren. Tot nu toe hebben wij nog geen problemen gehad met de roaming.

■ Kosten

De kosten van UMTS-abonnementen verschillen per provider. In bovenstaande tabel wordt een aantal abonnementen genoemd. Er zijn ook andere abonnementsvormen. Bedenk wel dat het om een momentopname gaat (eind juni) en er (altijd) nieuwe abonnementen in ontwikkeling zijn. Zo kondigde Vodafone onlangs een nieuw internationaal abonnement aan dat je in veel landen kunt gebruiken voor 75 euro per maand voor 100MB dataverkeer.

De kosten van roaming zijn hoog en verschillen per land. Reken op minimaal 5 euro per MB, maar (veel) hogere bedragen komen ook voor. Roamingkosten zijn te voorkomen door ook in het buitenland een contract te sluiten. In Duitsland kost een Vodafone contract voor 150 MB 60 euro per maand. Vergeet niet aan de grens de sim te wisselen. We raden u aan eerst een globaal overzicht van alle mogelijkheden te maken die passen bij uw eisen.

Vergelijkingsites

Door alle ontwikkelingen en de (gecombineerde) UMTS/GPRS en toekomstige Wifi/UMTS/GPRS abonnementen wordt mobiel e-mailen en internetten steeds interessanter. Het is af en toe wel lastig door de bomen van alle aanbiedingen (en de kleine lettertjes!) het bos nog te zien. Op internet is veel over UMTS en wifi te vinden, inclusief vergelijkings-sites en een overzicht van roamingpartners. Zie www.umts.startkabel.nl, www.wifi.startkabel.nl en www.vindhotspot.nl

Agenda

Spiegelbeeld

■ Groninger WelVaart

Van 25 juli t/m 7 augustus wordt in Noord-Nederland en Nedersaksen (D) het internationale, culturele scheepvaartfestival Groninger WelVaart gehouden. Een varende openluchtexpositie van 250 historische schepen. De start vindt 25 juli plaats in Leeuwarden en Assen en van 28-31 juli wordt in Groningen het evenement Schepen in de Stad gehouden. Na Groningen volgen evenementen in omliggende plaatsen en de afsluiting van de Groninger Schepen Estafette vindt 5 t/m 7 augustus plaats in Leer. Meer informatie op: www.groningerwelvaart.nl

■ Schippertjesdagen

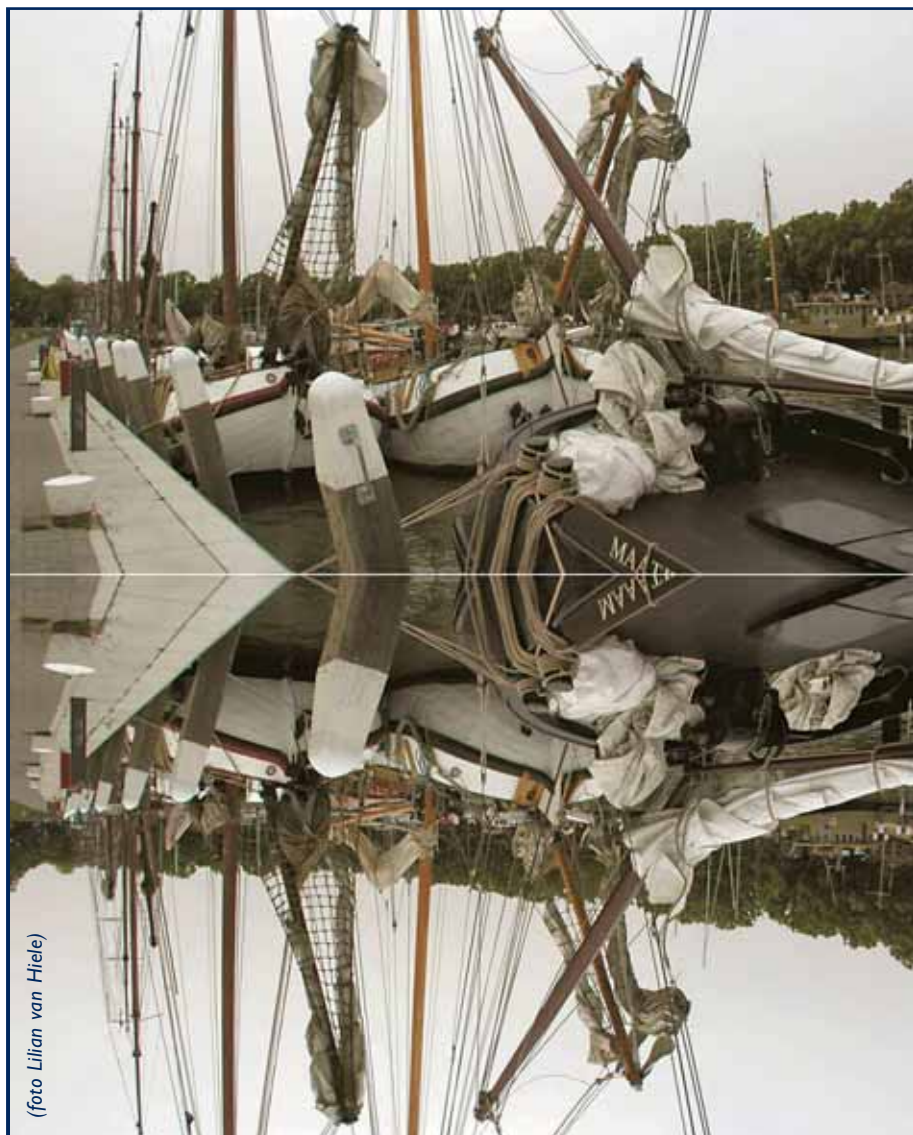
In het weekend van 9 t/m 11 september worden in Warmond voor de vijftiende keer de Schippertjesdagen gehouden. Er worden vijftig sleep- en twintig salonboten verwacht, er is een nautische markt, gondelvaart, de schippertjeszeilrace, draaiende oude scheepsmotoren en er zijn diverse shantykoren. Meer informatie op www.schippertjesdagen.nl



■ Reünie AMVV

De AMVV organiseert zaterdag 17 september een reünie van de jongerensociëteit/ontmoetingsavonden in de Steiger, de Arend en de Bonte Zwaan tussen 1958 en 1985. De reünie wordt gehouden in De Zoete Inval in Haarlemmerliede (Halfweg). De kosten (inclusief maaltijd) zijn 25 euro per persoon. Aanmeldingsformulieren zijn aan te vragen bij Jan Punt (020-6249455) of het secretariaat van de AMVV (0228-8524962).

(Zoek de elf verschillen)



■ Reünie Velsen

De Maritieme Academie Velsen organiseert zaterdag 15 oktober een reünie ter gelegenheid van honderd jaar maritiem onderwijs. Alle oud-leerlingen/docenten van de voormalige Gemeentelijke Visscherijschool, later School voor Zeevaart en Techniek, IJmond College/ Maritiem, Maritiem Instituut IJmond en



het tegenwoordige ROC Nova College/ Maritiem Instituut, onderdeel van de Maritieme Academie, zijn welkom. Opgeven met naam, adres, geboortedatum en opleidingsjaar kan via 0255- 54 72 00 of 100jaarmaritiem@novacollege.nl

■ Verder:

22-29 juli	Skûtsjesilen IFKS
30 juli-12 aug.	Skûtsjesilen SKS
17-21 aug.	Sail Amsterdam
2-4 sept.	Havendagen Rotterdam
9 sept.	Scheepvaartdagen Antwerpen
16-18 sept.	Havendagen Nijmegen

(Meer evenementen op: www.water2005.nl)



Belgische bonden vragen minister hun Schippersfederatie te steunen

door Christiaan Van Lancker, Bond van Eigenschippers v.z.w.

Het merendeel der Belgische binnenvaartorganisaties is voor oprichting van een overkoepelende schippersfederatie die voortaan met één stem namens de schippers naar buiten zal treden. Deelnemende organisaties zijn de Bond van Eigenschippers, de Vereniging van Belgische Reders der Binnen- en Rijnvaart (VBR), Ons Recht/ Notre Droit, de Association des Maitres Bateliers en de Unie der Continentale Vaart. Het secretariaat van de federatie krijgt onderdak bij het Instituut voor Transport langs de Binnenwateren (ITB). De organisaties stuurden onlangs een brief naar de bevoegde Minister LANDUYT om het doel en de wensen van de federatie uit te leggen.

U vindt hier een samenvattende tekst:

Niettegenstaande een gestage toename van het goedertransport over de binnenwateren, is het duidelijk dat de in België geregistreerde vloot – zowel droge lading als tankvaart – absoluut niet meer het hoofd kan bieden aan de concurrentie uit andere binnenvaartlanden.

Diverse oorzaken spelen daarbij een rol, maar wellicht is het feit dat het Belgische vlootbestand in tegenstelling tot de andere binnenvaartlanden, voor meer dan 70 procent bestaat uit kleinere eenheden die vaak een bouwjaar hebben van voor 1960 daar de grootste reden voor. De stijging van de omzet door de toenemende rotatie (sedert de afschaffing van de toerbeurtsystemen eind 1998) kan de ook zeer sterk stijgende kosten (gasolie, personeel, afschrijven, etc.) niet meer compenseren!

Voornamelijk jongere schippers, al dan niet met schoolgaande kinderen, treden momenteel massaal uit de sector. Wij kunnen daarbij ondermeer verwijzen naar de door administratie voorgelegde vlootstatistiek, waar ondanks een status-quo naar

aantal schepen in de sector droge lading, wellicht tussen 2003 en einde 2004 meer dan 50 schepen uit de Belgische actieve vloot zijn verdwenen. Tal van andere alarmerende feiten bevestigen deze vaststelling. Navraag bij de grootste verzekeringsmaatschappijen leert ons dat honderden schepen in een ligpolis zijn ondergebracht. Bovendien is het een publiek geheim dat de banksector schepen onder de 1000 ton (!) niet meer verder wenst te financieren. Enkele toch wel bekende financiële instellingen wensen trouwens duidelijk niet langer een binnenvaartportefeuille aan te houden. Niet in het minst stellen wij ook de laatste maanden een forse stijging vast van het aantal faillissementen in de sector.

Bovendien vergen verschillende problemen een dringende oplossing, waaronder voornamelijk:

- een geactualiseerd én geharmoniseerd Politierglement
- aanpassing van de bemanningsvoorschriften
- een oplossing voor een zeer acuut personeelsgebrek
- een duidelijk sociaal- en arbeidsrechtelijk kader
- omzetting van tal van internationale verdragen (afvalstoffenverdrag, CMNI, ADN,....)

Met dit gegeven hebben de vertegenwoordigers van de Belgische binnenvaart dan ook beslist over te gaan tot de oprichting van een beroepsfederatie. Vijf bestaande organisaties hebben reeds concreet de formele toezegging gedaan; de twee resterende beroepsverenigingen houden hun antwoord in beraad, maar nemen wel aan de gesprekken deel als waarnemer. Inmiddels zijn ook gesprekken aan de gang of in voorbereiding met onder meer de federale en gewestelijke administraties, VBO, UNIZO, BITO, U.C.M. en de vertegenwoordiging binnen het Paritair

comité. Ook ligt het in de bedoeling de vertegenwoordiging van de passagiersvaart en andere aanverwante sectoren te consulteren.

Verkiezingen

Op relatief korte termijn wil de federatie middels het uitschrijven van verkiezingen in de sector zowel een juiste vertegenwoordiging als ook het vertrouwen van de schipperij herstellen. De kans van slagen hangt echter ook grotendeels af van de logistieke en administratieve ondersteuning, die natuurlijk op zijn beurt afhankelijk is van de financiële inbreng.

De Belgische binnenvaartondernemingen zijn momenteel niet in mogelijkheid een substantieel lidgeld af te dragen, temeer daar zij nu reeds via onder meer de betaling van de jaarlijkse exploitatievergunning hun bijdragen leveren ter financiering van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren. Dit ITB zelf kan binnen de statutaire opdracht en gelet op de specifieke samenstelling, de opdracht van een beroepsfederatie niet opnemen. Toch is er een belangrijke financiële reserve, samengebracht uit de sector. Bovendien bestaan er tal van instellingen die op een of andere manier een relatie hebben met de binnenvaart en een helpende hand kunnen reiken.

Ook is er nog een belangrijke reserve aan financiële middelen ter beschikking in het oorspronkelijke Belgische reservefonds voor de (Europese) capaciteitsregeling. Wellicht zijn er ook bestaande beroepsorganisaties die dienaangaande een bijdrage willen leveren. Gezien de hoogdringendheid, wensen wij dan ook een onderhoud aan te vragen om enerzijds nadere toelichting te verschaffen omtrent dit project, en anderzijds in (permanent) overleg te treden om tot concrete actie over te gaan.

A d v e r t e n t i e

Aanvaardbaar compromis?

door Erik van Toor

Het ONS-bestuur krijgt verschillende reacties op een eventuele sloopregeling. Een paar opmerkingen die we regelmatig horen:

- Ik betaal niks. Laat de nieuwbouw maar betalen, die heeft het evenwicht tussen vraag en aanbod verstoord.
- Ik betaal niks. Ik heb een jong, goed verkoopbaar schip en mensen die niet zoals ik op tijd doorgegroeid zijn naar een beter verkoopbaar schip, hebben dat aan zichzelf te danken.
- Ik betaal niks. Ik ben voor een volledig vrije markt en vind dat er voor iedereen kansen genoeg zijn (geweest) om tijdig pensioenvoorzieningen te treffen.
- Ik betaal wel, want ik wil volgend jaar stoppen en zo'n slooppremie vind ik wel aantrekkelijk.

Probeer daar maar eens een voor iedereen aanvaardbaar compromis van te maken!

Het probleem waar we iedere keer weer tegenaan lopen is dat we veel te individueel en op te korte termijn

denken. Maar dat is niets nieuws, de binnenvaartgeschiedenis kenmerkt zich door ups, waar in korte tijd gigantisch veel tonnage wordt toegevoegd en de daaropvolgende downs. Ik citeer uit het interessante boek "Wetten voor weg en water 1923/1998" van Drs. Jac Verheij: "Na de crisis begin jaren twintig trok de economie wat aan en ook de binnenvaart profiteerde daarvan. Die opleving zou kort duren. De statisticus Hanrath noteert dat de vrachten omstreeks 1927, ondanks de gunstige conjunctuur al begonnen te dalen". Het is opvallend dat hij daarbij de opmerking plaatst dat scheepshypotheekbanken door hun royale financieringsbeleid 'wellicht' hebben bijgedragen aan die ongunstige ontwikkeling... Hebben we dat niet vaker gehoord?

Op bedrijfsniveau

Het enige probate middel lijkt een permanente sloopregeling in combinatie met een flexibele oud voor

nieuw. Om dat levensvatbaar te maken, moeten op bedrijfsniveau maatregelen worden getroffen, zonder overheidsinmenging. Dit vergt uithoudingsvermogen en onderlinge solidariteit. Het mes snijdt bij zo'n permanente regeling aan twee kanten. Enerzijds blijft de prikkel tot investering en vernieuwing, omdat voor het bestaande schip een gegarandeerde prijs kan worden verkregen en zodoende over voldoende eigen middelen kan worden beschikt. Anderzijds worden vraag en aanbod in evenwicht gehouden doordat voor toegevoegde tonnen een (gedeelte van) ouder tonnage gesloopt wordt. Ook dit is niet nieuw. De binnenvaart heeft in de loop der jaren talloze sloopregelingen gekend. Het zal duidelijk zijn, dat er niet oneindig tonnage aan de vloot kan worden toegevoegd, zonder tonnen uit de markt te halen. De huidige problemen in de tankvaart geven dat overduidelijk aan. Als we tijdig handelen, kunnen we veel problemen voorkomen!

VRAAG EN ANTWOORD

Een van mijn matrozen kwam tussen een draad en moest met ernstig beenletsel naar het ziekenhuis. Is het voldoende als ik dat aan de Arbo-dienst doorgeef?

U moet dit inderdaad melden bij de Arbo-dienst. Maar een bedrijfsongeval waar binnen 24 uur ziekenhuisopname volgt, moet u ook binnen 24 uur telefonisch melden aan de Arbeidsinspectie en dat later schriftelijk bevestigen. Dat moet u doen bij de inspectie in de regio waar het ongeval plaatsvond. U moet de Arbeidsinspectie ook in kennis stellen van een dodelijk ongeval of wanneer 'onomkeerbaar' letsel ontstaat, bijvoorbeeld een amputatie. Bij niet (tijdig) melden kunnen boetes worden opgelegd tot 4500 euro. Adressen regiokantoren www.arbeidsinspectie.nl of bel uw bond.

Ik heb een aanvraag NIWO-registratie ingediend maar ik krijg geen verklaring van goed gedrag. Ik kan dus geen afvalstoffen meer vervoeren. Wat kan ik daar tegen doen?

Dat kan te maken hebben met incidenten (vervolgingen/boetes) uit het verleden zoals diefstal, verduistering, fraude (bewust verkeerd invullen vaartijdenboek) of een milieudelict. De verklaring kan ook geweigerd worden als de integriteit van de aanvrager in twijfel wordt getrokken door een reeks kleine veroordelingen/boetes. Als u vindt dat de gemeente of het Centraal Orgaan ten onrechte weigert een Verklaring af te geven, kunt u binnen twee weken zelf, of door een raadsman/vrouw (laten) vragen hoe dat zit. Als dat niet helpt kunt u binnen 6 weken bezwaar instellen. Die procedure kan vier tot

vijf maanden duren. Gebruikelijke gang van zaken: binnen 6 weken na ontvangst van bezwaarschrift wordt een hoorzitting gepland, binnen 6 weken na de hoorzitting probeert het bestuursorgaan een besluit te nemen.

.....
In MB stond ooit iets over de e-maildokter. Weten jullie het adres?

Dat is www.emaildokter.nl Dit is de site van Robert Mol, huisarts te Hoogvliet. Hij doet sinds 2001 consulten via internet/e-mail voor mensen die geen huisarts hebben of een andere arts een vraag willen stellen. Hij antwoordt binnen 24 uur. Voor zo'n consult of recept wordt 12 euro in rekening gebracht. Een jaarabonnement is mogelijk. U kunt ook uw eigen huisarts vragen of e-mailconsulten mogelijk zijn.

ESO-nieuws

De ESO-Raad vergadert in principe elke vierde zaterdag van de maand in Brussel. Leden zijn nationale brancheorganisaties. Voor Nederland: CBOB, ONS, ASV en Rijn & IJssel; Duitsland: BDS-Bischi; België: VBR en Bond Eigenschippers; Frankrijk: CNBA. Onafhankelijk voorzitter is Johnny Conings. De voertaal is Nederlands en tijdens de vergaderingen wordt er vertaald in Duits en Frans. ESO is gesprekspartner van CCR en Europese Commissie, i.c. DG-TREN (Transport en Energie) en wordt daar vertegenwoordigd door voorzitter en/of raadsleden op basis van deskundigheid en beschikbaarheid. De Raad bereidt de standpunten voor.

Enkele het eerste halfjaar behandelde onderwerpen:

Europese identificatie -nummering van binnenvaartschepen. Brussel wil een uniform systeem op basis van de huidige Rijnvaartnummering. Elk schip zou dat nummer het hele bestaan moeten houden.

Voorbespreking nautisch-technische commissie van ESO en EBU. Onderwerpen o.a.: ROSR-aanpassingen; inrichting stuurhut, Akte van Mannheim; motoremissie; veiligheid; terrorisme- en criminaliteitspreventie. Emissiereductie van scheepsmotoren betreft o.a. ontwikkeling van katalysator en gebruik van zwavelarme brandstof. Een lager zwavelgehalte betekent een grote verbetering en ligt op de weg van overheid en brandstofproducenten.

Marktobservatie - De Europese Commissie heeft de CCR aangewezend dit instrument te ontwikkelen voor de hele binnenvaartmarkt. ESO dringt aan op het verwerken van zo recent mogelijke cijfers. Namens ESO nemen twee mensen deel aan de werkgroep. Binnenkort verschijnen de eerste cijfers.

RIS (River Information Services) - ESO wil voldoende bescherming van gegevens en garanties tegen onbedoelde verspreiding naar onbevoeg-

den. Dat vereist goede procedures. De schipper is vrij al of niet mee te doen. Transpondersysteem wordt voorshands afgewezen, ESO meent dat internet betere mogelijkheden biedt. Betrouwbare en snellere internet-verbindingen en standaardisatie zijn noodzakelijk.

Reservefonds - ESO heeft eind 2004 het standpunt ingenomen dat voor de droge lading -een gedeelte- van het fonds moet worden gebruikt voor een fatsoenlijke bedrijfsbeëindiging van oudere ondernemers. De EBU beraadt zich nog op dat standpunt. ESO-lid VBR pleitte dit voorjaar vanwege de verslechterende omstandigheden voor een soortgelijke bedrijfsbeëindigingsregeling voor de tankvaart, welke gedachte nu, gezien de reactie van de CBRB, ook in de EBU postvat.

De Europese Commissie eist unanieme standpunten.

PINE-studie - In dit onderzoeksrapport over de Europese binnenvaart stonden een vijftigtal conclusies en aanbevelingen. Hierover is twee dagen met de Commissie gediscussieerd. In het najaar komt de Commissie met een pakket concrete voorstellen, ook op het gebied van beveiliging.

Verder: afvalvervoer en registratie, hygiëncode, harmonisatie vaarbewijzen, 'Streckenkennis', toepassing simulators bij opleiding en examinering, voorschutten Rijn en Moezel, Rijnstremmingen, Prime Ducroire, compensatie gasolie in Frankrijk, etc. (HvdV)

Zilveren bruiloft

- 13 juni Peter Steenberg en Ria Verdonk, ms Pax, p/a Terbregseweg 99, 3056 JV Rotterdam

- 18 juli Henk en Marianne Heuvelman, ms Ferramente, p/a Molenvlietsingel 22, 2922 AA Krimpen a/d IJssel.

Last

Draag elkanders lasten.

Ieder mens moet zijn eigen last dragen.

Galaten 6: 2 en 6

Deze twee zinnestukjes uit het slot van de Galatenbrief spreken elkaar op het eerste gezicht tegen. De eerste zin valt het vlugste te begrijpen. Als je een zware last te dragen hebt, is het een enorme steun wanneer een ander je helpt. De tweede zin klinkt nogal egoïstisch: je moet het zelf maar zien te rooien met alles wat er op je schouders wordt gelegd. Op het eerste gezicht klopt dat niet met elkaar, maar het wordt anders, wanneer we er preciezer naar gaan kijken.

Het helpen dragen van elkaars zwaarigheden is een zaak van liefhebben. Daarom noemt de apostel dit: naleven van de wet van Christus. Waar dat gebeurt, kunnen wij bevrijder verder leven. Als hij vervolgens zegt dat ieder mens zijn eigen last moet dragen, bedoelt hij een andere last. Je zou last kunnen vervangen door gewicht. Iedere mens is wel ergens goed in. Daar kun je bescheiden en dienend mee omgaan, maar ook protserig en heersend. We kunnen met onze sterke kanten anderen, die daaraan niet kunnen tippen, wegdrukken. Met onze gewichtigheid kunnen wij elkaar verpletteren.

Dat kan niet de bedoeling zijn. Daarom luidt de raad: toets je eigen daden, vergelijk wat je doet alleen met wat je zelf nog beter zou kunnen doen. Dan laat je je bij de anderen niet voorstaan op je prestaties en word je geen onmogelijk ijdele mens. Het gewicht van je persoon mag niet op anderen drukken. Draag het zelf, met gepaste trots, maar zonder eigenwaan, want voor je het weet, bedrieg je je zelf.

Praktische levenslessen uit het evangelie, die dus toch met elkaar kloppen.

Liefhebben is: wat de ander bezwaart, helpen verlichten, maar ook de mensen naast je niet laten bezwijken onder het gewicht van waar je oprecht goed in bent.

R.J. Bakker

A d v e r t e n t i e

A d v e r t e n t i e