

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 7 - NUMMER 8 - SEPTEMBER 2005

Normbedragen voor
dubbele kinderbijslag

Boven 110-meter vaak
vaarvergunning nodig

Protest verkwanselen
geld Wilhelminakanaal

Forse heffingen missers
Luxemburgconstructie



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

Artnc 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. Verschijning 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.

HOI
2005
TIJDSCHRIFTEN

Nederlands

uitgeversverbond

Groep uitgevers voor

vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:

De Nederrijn bij Amerongen
(foto Vincent van Hiele)

Pittige oefening

8



Tien vragen aan: Wytse van der Meulen

17

'Twintig procent van de vracht is genoeg' 18



rubrieken

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

25 en 26

Opgelost	4
Nu nog fiscaal voordeel te halen	7
Ziektekostenregeling	7
Nieuwe loontabellen	7
Subsidie schone motoren	8
Ingezonden brieven	8
Wat is I MB?	9
Zorgt u al voor later?	10
SAB-nieuws	11
Cassatie aftrek aflosser	11
'Wilhelminakanaal verkwanseld'	12
Naheffingen Luxemburgconstructie	13
Normbedragen kinderbijslag	16
Tien vragen aan...	17
Gasoliecompensatie	18
Dubbele controle nutteloos	19
Alternatief voor 'dekkast'	19
Reductieregeling CO2	19
Juridische vraagbaak	21
Vaarvergunningen	22
Spiegelbeeld	23
Toptips	23
Van KOFs naar CBR	23
Nieuws van ONS	25
Van het CBOB-secretariaat	26
Overdenking	26

Voorwaardelijke boete

door Henk van der Velde

Een boete van 450 euro voor het ontbreken van de afvalvervoerregistratie. Dat was schrikken, zeker omdat de schipper die dit overkwam de boete begin januari kreeg, toen nog niet duidelijk was of en wanneer die NIWO-registratie van kracht was geworden. Het heeft even geduurd, maar uiteindelijk heeft de officier van justitie ons verweer geaccepteerd en de zaak voorwaardelijk geseponeerd.

De routinecontrole vond net na de jaarwisseling plaats in de buurt van Tiel. Alles aan boord was in orde. Ook de lading vlieggas. De agenten dronken een kopje koffie mee en vlak voor hun vertrek vroeg de schipper nog even hoe dat nou precies zat met die afvalvervoerregistratie waar de laatste tijd zoveel over te doen was. De agenten wisten dat niet, maar waren zo gediensig dat telefonisch na te vragen bij hun chef. Het antwoord kwam snel: vanaf 1 januari

was het gedoogbeleid gestopt, vlieggas was afval, en of de agenten maar even proces-verbaal op wilden maken.

De schipper belde ons en wij hebben direct navraag gedaan bij de KLPD. De Waterpolitie bleek inderdaad opdracht te hebben vanaf 1 januari verbaal op te maken als de registratie ontbrak. Of het tot vervolging zou leiden, kon de KLPD-er niet zeggen. Dat besliste de officier. In juni kwam er een duidelijk signaal: een schikkingsvoorstel van 450 euro. Wij hebben de officier van justitie in een schriftelijk verweer gewezen op de langdurige onduidelijke situatie. In december was nog onduidelijk of de staatssecretaris de forse kritiek van binnenvaartorganisaties ter harte zou nemen en bereid was de registratie te koppelen aan de vervoersvergunning. Toen in januari duidelijk werd dat het tij (helaas) niet te keren was, hebben wij leden en contractanten dringend gead-

viseerd zich te registreren en VROM gevraagd de gedoogperiode, gezien alle onduidelijkheden, wat op te rekken. Ook justitie hebben we uitgelegd dat registratie van ondernemers in feite weinig toevoegt aan vervoer/behandeling van de lading. De officier oordeelde uiteindelijk dat terecht proces-verbaal was opgemaakt, maar accepteerde ook ons verweer. Mede dankzij het feit dat de schipper de aanvraagformulieren al aan boord had en inmiddels geregistreerd staat, werd de zaak voorwaardelijk geseponeerd. Dat wil zeggen dat de schipper alsnog wordt vervolgd als hij zich wederom schuldig maakt aan zo'n soort milieudelict. De schipper kan hier wel mee leven, hij was allang blij dat hij die 450 euro niet hoefde te betalen. Die boetes zijn overigens niet overal hetzelfde. We hoorden dat een Belgische schipper in Middelburg voor een soortgelijke overtreding een boete van 850 euro opgelegd kreeg.

Kijk eens wat verder...

Ja, ik vind een goede binnenvaartvertegenwoordiging belangrijk en daarom

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

Gegevens aanbrenger:

Naam: _____ Naam schip: _____

Adres: _____ Postcode + Plaats: _____

Gegevens nieuwe contractant:

Naam: _____ Naam schip: _____

Adres: _____ Postcode + plaats: _____

Datum: _____ Handtekening: _____

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



Kantoor Binnenvaart

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

Nieuwe contractanten ontvangen als welkomstgeschenk een compacte kwaliteitskijker (10x25) in een beschermetui. Anmelders van contractanten een kurkentrekker/flesopener in de vorm van een anker. Als u drie contractanten werft krijgt u ook die mooie verrekijker!

Stoere schippers...

door Lilian van Hiele

'Stoere schipper wil geen zwemvest' kopte het Algemeen Dagblad half augustus naar aanleiding van de controles van de arbeidsinspectie naar de veiligheid aan boord van schepen. Ook andere kranten, radio en televisie meldden uitgebreid wat de reden van die controle is: twaalf dodelijke ongevallen in de periode 1997-2003 en dan ook nog eens honderd andere zware ongevallen per jaar. Met ter vergelijking: 3000 zware ongevallen per jaar op alle werkenden in Nederland.

Het is wel even schrikken als je zo'n bericht op je autoradio hoort en de cijfers de volgende dag ook in de kranten ziet. Dat kan toch nooit, denk je dan. Waarom moet de sector nou weer zo negatief in de publiciteit worden gebracht!

Toch is het maar goed dat organisaties niet op hoge poten naar buiten hebben gebracht dat dat allemaal wel meevalt. Dat de binnenvaart één van de veiligste, zo niet dé veiligste vervoerswijze is en dat die cijfers, of de zwaarte van de ongevallen, weer eens zwaar overdreven zijn.

Nog geen drie weken nadat de controleactie in juli van start ging verdronk een zeventienjarige matroos in de Oude Maas. Begin augustus verdronk een twaalfjarige Belgische schipperszoon en eind augustus viel een matroos overboord nadat hij gestruikeld was toen hij de machinekamer uit kwam. Hij werd door de zuiging onder het schip doorgetrokken en kwam echt zoals dat heet, met de schrik vrij.

Iedereen in de binnenvaart weet, of kent wel een verhaal van iemand die verdronken is en nog geleefd zou hebben als hij of zij een reddingsvest had gedragen. Vroeger, met die grote, onhandige oranje vesten liep je misschien voor gek, maar de moderne reddingsvesten zijn makkelijk aan te trekken en nauwelijks zichtbaar. Vreemd eigenlijk dat we jonge kinderen herhaaldelijk waarschuwen niet zonder reddingsvest naar voren te lopen,

terwijl vaders en moeders dat zelf wel doen en het leed als zij verdrinken ook niet te overzien is!

■ Praktijk

Veel schippers hebben er moeite mee als mensen van de wal zich met zaken aan boord van hun schip bemoeien. Toch is de opdracht van arbeidsinspecteurs deze keer opvallend goed op de praktijk gericht. Uitgangspunt zijn de oorzaken van de zware en twaalf dodelijke ongevallen van de afgelopen jaren. In acht gevallen ging het daarbij om verdrinking. Er vielen twee slachtoffers door een val van grote hoogte, één bij het werken met een koppellier en één door gebrek aan zuurstof. De inspecteurs kijken dan ook vooral of de persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig zijn en gebruikt worden. Naast zwemvesten, die onder 'gevaarlijke omstandigheden' gedragen moeten worden, gaat het dan om gehoorbescherming (machinekamer) en het dragen van veiligheidsschoenen (bij het aanslaan en verplaatsen van lasten). Of er geen gevaar is voor struikelen of uitglijden (slangen, kabels, olie), de aanwezigheid van leuningen bij niveauverschillen, vluchtwegen en nooduitgangen, de staat van arbeidsmiddelen (ladders, autokranen, lieren, hijsgerie, las- en snijapparatuur, compressoren), de beveiliging/afscherming bij draaiende delen om te voorkomen dat je daar in grijpt, of een stuk gereedschap dat daar in valt gelanceerd wordt. Zaken die eigenlijk heel vanzelfsprekend zijn, maar waar je op je eigen schip vaak helemaal niet (meer) oplet.

■ Meedenken

Het is te gemakkelijk om te zeggen, ik vaar altijd met m'n vrouw, dus er hoeft geen touwtje langs de loopplank of een railing langs die treden. Als een monteur of uw bezoek in zo'n geval iets overkomt, bent u, los van al het leed, ook financieel aansprakelijk.

Dat geldt ook voor de matroos of stagiaire die u naar voren of de machinekamer in stuurt, of het bezoek van de burens dat over uw schip moet! De controleactie loopt tot eind oktober. Tot nu toe zijn nauwelijks boetes uitgedeeld. De meeste controleurs leggen uit wat er verbeterd moet worden en komen een paar weken later kijken of dat gebeurd is. Schippers mopperen gauw en graag, maar waarom zouden we niet blij zijn met walmensen die meedenken om het leven en werken aan boord nog veiliger te maken?

Nieuw KB-cadeau

Door de vele aanmeldingen waren we sneller dan verwacht door de voorraad klokjes heen en moesten we op zoek naar een nieuw welkomstgeschenk voor contractanten. Onder het motto 'Kijk eens iets verder...' is gekozen voor een kwaliteitsverrekijker met vergrotingsfactor 10 x 25 in een mooi beschermetuis met klittenbandsluiting en broekriemlus (zie pag. 2). Door de compacte afmetingen (11 x 10,5 x 4,7 cm) is de kijker makkelijk mee te nemen. Bent u al contractant? Als u drie nieuwe contractanten werft krijgt u ook die prachtige verrekijker!

Nieuwe contractanten

Vanaf 1 juli hebben de volgende bedrijven zich als KB-contractant aangemeld: ms Allegonda-L (274 ton), ms Tramp (805 ton), ms Nevaro (500 ton), ms Greta (773 ton), ms Traveler (348 ton), ms Solent (526 ton), ms Mia Amore (1157 ton), ms Woutrina (650 ton), ms Sento (1303 ton), ms Anneke J (1332 ton), ms Enok (1505 ton), ms Amazone (2853 ton), ms Madjoe (852 ton), ms Franca (2165 ton), ms Susanna (510 ton), ms Phiansaro (810 ton), ms Boreas (705 ton)

A d v e r t e n t i e

Basisverzekering

Er is nog veel onduidelijk over de nieuwe ziektekostenregeling die januari 2006 van kracht wordt. Als het goed is wordt deze maand bekend of en hoe het kabinet te hoge premiestijgingen van onder andere (kleine) zelfstandigen gaat compenseren.

Kantoor Binnenvaart volgt alle ontwikkelingen, ook via MKB-Nederland, dat al heeft aangegeven geen onredelijke verhoging te accepteren. In het loop van het najaar worden alle details bekend. We houden u uiteraard op de hoogte!

Loontabellen aangepast

De bedragen van de loontabel behorend bij de CAO voor de Binnenscheepvaart zijn per 1 juli 2005 met de prijscompensatie van 0,73 procent verhoogd.

Dat geldt niet voor de bedragen van lichtmatrozen, die zijn gekoppeld aan de wettelijke minimum(jeugd)lonen en daar wordt prijscompensatie alleen per 1 januari toegepast. De aangepaste loontabellen staan op onze site:

www.kantoorbinnenvaart.org/actueel/loonjuli2005.php

Weggespoeld...

Kantoormanager Jan Veldman maakte tijdens zijn vakantie deze foto van de tussen 1952-1956 gebouwde stuw en sluis van Jochenstein op de grens van Duitsland en Oostenrijk. 'Er stond een informatiebord bij en het is wel leuk even te vertellen wat daar op staat', zegt Veldman. 'Om problemen bij het gezamenlijke Duits/Oostenrijkse project te voorkomen werd het bouwterrein tot belastingvrije zone verklaard. Tijdens de bouw zijn door extreem hoog water nogal wat materialen en kantinevoorraden weggespoeld. Toen na de bouw, bij het inventariseren en het met accijns belasten van de voorraad nogal wat vermist werd, lag de oorzaak voor de hand: allemaal weggespoeld.'

Het einde nadert

'Kijk nu of er dit jaar nog fiscaal voordeel te halen is'

door Wim Onderdelinden, directeur stichting Abri

De aanhef van dit artikel lijkt dramatisch maar is het zeker niet! Wanneer met nog ruim drie maanden te gaan het einde van het jaar in zicht komt, is dat extra reden nog eens goed naar de financiële en fiscale positie van uw onderneming te kijken. Want wat moet je, of kun je dit jaar nog doen om een zo goed mogelijk resultaat te behalen?

Op grond van de dagelijkse gesprekken met binnenvaartondernemers heb ik het gevoel dat 2005 een nogal wisselend beeld geeft. De gasolieprijs en de vrachtprijsontwikkelingen geven een negatieve draai aan de verwachte resultaten. Toch blijft een flink deel van de binnenvaart het goed doen en is het zinvol alle mogelijkheden te bekijken om nog fiscaal voordeel te behalen.

Zoals:

- (doelmatige) reparatie- en onderhoudszaken
- (doelmatige) investeringen
- aanschaf lijfrentes
- bezien van surveyreservemogelijkheden.

Dat klinkt allemaal aantrekkelijk, maar er moet wel geld voor zijn. De reke-

ning-courantlimiet speelt velen bijna dagelijks door het hoofd. Een voorlopige financiële doorkijk over het jaar tot nu toe, is van belang om bovengenoemde zaken te onderzoeken en handen en voeten te geven. Dit kan nu ook iets gemakkelijker omdat iedereen een klein beetje gewend is aan het nieuwe belastingstelsel. Inclusief de geheel andere berekeningswijze van (belastbaar) inkomen en de veranderde belastingdruk. Ik noemde al de "investeringen". Belangrijk is dat niet alleen de afschrijvingen hierop het inkomen drukken, maar denk ook eens aan de investeringsaftrek, die varieert van 3 tot 25 procent. Ook aanpassingen aan het schip en zelfs het veranderen van schip vallen hier uiteraard onder. Ik hoor nog regelmatig dat de aanschaf van een ander schip (met inruil van het huidige schip) zomaar op je weg kan komen. Het is zeker de moeite waard zo'n stap te onderzoeken! Het is de kunst met uw financieel adviseur naar maatwerk te zoeken waardoor varen op een zo goed mogelijke manier wordt beloond en fiscaal wordt ingebed. U krijgt ieder jaar de kans aan bovengenoemde aspecten te werken!



Subsidie schonere motor

Nederland mag de komende vijf jaar subsidie geven voor het vervangen of aanpassen van dieselmotoren. Volgens de Europese Commissie past dat in de plannen de NOx-uitstoot van de binnenvaartvloot te verminderen. Er is zo'n twintig miljoen uitgetrokken voor de regeling die, zoals het er nu naar uitziet, nog dit jaar van kracht wordt.

De hoogte van de subsidie is afhankelijk van het vermogen. De motoren moeten dan wel voldoen aan de emissiewaarden van fase II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of EU Richtlijn 97/68/EG. Om bij aanpassing van dieselmotoren (retrofit) in aanmerking voor subsidie te komen, moet de NOx-uitstoot bij nieuwe schepen onder de 2 g/kWh komen. Bij bestaande schepen is dat 3 g/kWh. Dit najaar worden de details van de regeling middels een officiële publicatie bekend gemaakt. Verplichtingen voor die datum zijn niet subsidiabel!

Subsidie (in euro's):	500kW	750kW	1000kW	2000kW
Emissiearme motor - nieuw schip	4.500	8.100	9.360	18.720
Emissiearme motor - bestaand schip	13.700	17.900	19.760	31.520
Retrofit - nieuw schip	40.600	66.800	95.000	209.000
Retrofit - bestaand schip	52.400	88.500	121.400	269.800



Pittige oefening

'We zaten in de afvaart toen de politie via de marifoon vroeg of we mee wilden werken aan een oefening. M'n vader vond dat wel leuk, dus even boven Huckingen werden we 'overmeesterd' door een antiterreurgroep. Eerst met een snelle boot en daarna kwamen ze via een touw vanuit een helikopter aan boord op zoek naar een terrorist die zogenaamd bij ons aan boord zou zijn', vertelt Monique Kruizinga (19) van ms *Ideaal*. Ze heeft net haar studie aan de fotovakschool in Apeldoorn afgerond en kon het dus niet laten snel een paar foto's van de 'actie' te nemen. 'Het is best confronterend als je zo'n groep zwaar bewapende mannen op je af ziet komen en op je schip rond ziet lopen, maar op zich ook wel heel leuk zoiets een keertje mee te maken. Als oefening dan natuurlijk.'

Canal Digital

Iedereen weet dat Canal Digital niet de meest klantvriendelijke organisatie is. Zal wel iets te maken hebben met het feit dat ze monopolist zijn. De laatste tijd had ik verschillende keren helemaal geen ontvangst meer. Na veel telefoontjes en nog meer geduld kreeg ik toch de mensen van Canal Digital aan de lijn. Misschien een paar praktische tips voor de collega's: elke 28ste van de maand wordt de kaart ge-update vanuit Canal Digital. Dan moet de apparatuur wel aanstaan en de schotel gericht. Mis je dat, dan moet de kaart gereactiveerd worden. Dat kan via internet: www.canaldigitaal.nl of een sms-je. Kaartnummer intoetsen en dan versturen naar 06 44 300 300.

Fokke Wijkstra
ms *Grefo III*

Homeschooling

Hebt u de mogelijkheid het zg. homeschoolen meer bekendheid te geven als (tijdelijke) mogelijkheid voor varende ouders? Vooral voor het kind dat pas met 7 jaar naar school gaat, is dit een prima mogelijkheid. De meeste kinderen worden in dit jaar 'zoet gehouden' met een 6+ pakket van de LOVK. Voor groep 3 bieden ze geen lesmateriaal, terwijl ook deze kinderen best aan groep 3 lesstof toe kunnen zijn, maar emotioneel nog te jong voor een internaat. Homeschooling doet het in bijv. Engeland, USA, Australië goed en is in Nederland (via de wereldschool in Lelystad) alleen mogelijk met toestemming van de leerplichtambtenaar. Meer erkenning en bekendheid van deze goed functionerende instelling lijkt ons gewenst.

Uit eigen ervaring kunnen we zeggen dat het ook aan boord prima werkt. Naast het werken met het wereldschoolspakket zijn de kinderen -na goed overleg- te allen tijde welkom op walscholen, ook in groep 3 en 4. Daar wij niet de enigen zijn die lesgeven via de wereldschool verdient dit ons inziens meer aandacht. Van meerdere schippersouders weten we dat ze het graag gedaan zouden hebben als ze op de hoogte waren geweest van de mogelijkheid.

Fam. Blonk ms *Noordenwind*
Fam. Aangeenbrug ms *Curata*

Mijn stuurman klaagt dat zijn loon te laat op zijn rekening stond. Dat kwam doordat de bank een fout bij de overschrijving had gemaakt. Ik heb dat zo gauw mogelijk in orde gemaakt, maar hij zegt dat hij nu recht heeft op een extra vergoeding.

Als het loon niet op de officiële datum wordt uitbetaald, kan de werknemer recht op een verhoging doen gelden. Norm voor tijdige betaling is uiterlijk de derde werkdag na afloop van de loonperiode waarover het loon verschuldigd is, meestal een maand. De verhoging wordt berekend over het brutoloon. Uiteraard geldt de verhoging niet als de werknemer, om wat voor reden ook, weigert zijn loon in ontvangst te nemen. De wettelijke percentages zijn: vierde t/m achtste werkdag: vijf procent per te laat betaalde dag en na de achtste dag een verhoging van een procent per dag. De maximale verhoging is de helft van het achterstallig loonbedrag.

•••

Ik heb een leerling-matros in dienst genomen en afgesproken dat zij een kwart van haar loon contant krijgt en de rest op haar bankrekening. Nu belde haar vader dat het loon op zijn rekening moet worden overgemaakt.

In principe geldt dat loon persoonlijk moet worden betaald. Betaling moet dus aan alle werknemers afzonderlijk en persoonlijk gebeuren. Daarop zijn enkele uitzonderingen:

- de werknemer machtigt een ander om zijn loon te ontvangen;
- de wettelijk vertegenwoordiger -moeder of vader bijvoorbeeld - van een minderjarige werknemer wil niet dat deze het loon persoonlijk krijgt;
- de werknemer is onder curatele gesteld of failliet verklaard.

In dit geval kan de vader dit dus van u verlangen zolang zijn dochter nog geen achttien jaar is.

•••

Verloopt mijn Vaarbewijs/Rijnpatent als ik ze niet verleng?

Nee, uw Vaarbewijs of Rijnpatent verloopt niet. Maar u mag niet met een verlopen Vaarbewijs of patent varen. Zodra u gekeurd/goedgekeurd bent kunt u uw papieren weer laten verlengen voor een volgende periode.

Wat kun je doen met één MB?

door Lilian van Hiele

Kilobyte, megabyte en gigabyte. Je komt ze tegen als je een digitale camera koopt, muziek wilt downloaden, maar ook in advertenties van GPRS/UMTS-aanbieders om aan te geven hoe groot je internetbundel is en dus ook wat je limiet is. Dan is het handig te weten wat je moet kiezen, want de meerprijs per MB (megabyte) ligt er meestal niet om. Onlangs meldde een schipper dat hij in België het verkeerde kaartje had gebruikt wat hem voor 15 minuten internet bijna duizend euro kostte.

Computertaal/digitale signalen zijn opgebouwd uit eentjes en nulletjes, die bits worden genoemd. Om één letter op te slaan of weer te geven zijn acht bits nodig. Acht bits wordt een byte genoemd en de opslag van één woord vergt ongeveer tien byte. Duizend bytes noem je kilobyte (KB). Om een idee te geven:

2 KB	een pagina platte tekst
20 KB	een flinke webpagina
100 KB	een foto met een telefoon
500 KB	een foto met digitale camera
Duizend KB	heet megabyte (MB)
10 MB	één minuut video
20 MB	een lichaamsscan
100 MB	een kleine zakelijke website
500 MB	vult bijna een hele cd-rom
Duizend MB	heet gigabyte (GB)
1 GB	is een uur video
50 GB	de inhoud van twee openbare bibliotheken
100 GB	honderd satellietfoto's van de aarde
500 GB	een stapel diskettes van een kilometer

■ Wat voor bundel moet je kiezen?

Wie alleen af en toe zijn e-mail ophaalt kan volstaan met een kleine bundel (30/50 MB) of zelfs per MB betalen. Wie regelmatig e-mail ophaalt en af en toe op internet zit heeft zeker 100/200 MB per maand nodig. Wie regelmatig e-mails met plaatjes/foto's krijgt of zelf

verstuurt en veel op internet zit kan het beste boven de 500 MB gaan zitten. In alle gevallen is het verstandig voor gebruik in het buitenland aparte kaarten/abbonnementen te nemen. Daarmee vermijdt je hoge roamingkosten.

Met een beperkte bundel is het onverstandig muziek of film/videobestanden te downloaden.

Waar veel mensen geen erg in hebben is dat alle informatie die je via internet binnenhaalt, meetelt in je bundelgebruik. Dus niet alleen de gegevens die je opslaat. Als je iets opzoekt en tien internetpagina's opent, tellen al die bytes mee voor je gebruik. Bij tekst valt het nog mee, maar vooral plaatjes en foto's tikken zoals in bovenstaand overzicht te zien is, flink aan.

Een paar bespaartips:

- Zet in je browser standaard de plaatjes uit. Opvragen kan altijd nog. Dat kan in Microsoft Internet Explorer: via: EXTRA > Internet-opties > Geavanceerd > en dan de vinkjes bij 'Multimedia' weghalen. In Mozilla/Firefox: is dat Edit > Preferences > Privacy & Security > Images en dan aanvinken: Do not load any images. Wilt u toch bepaalde plaatjes zien, klik dan met rechts op de rode kruisjes op de pagina, en kies 'Afbeelding weergeven'
- Werk niet met opgemaakte tekst maar met platte tekst. Ieder logo, kadertje, kolom, of plaatje betekent een enorme aanslag op je bundel.
- Kijk eerst van wie en hoe groot e-mail is. Dat kan door het e-mail programma in te stellen op 'Alleen berichtkoppen downloaden'. Je krijgt dan onderwerp, afzender, tijd/datum en de grootte en kunt kiezen of je het mailtje binnenhaalt, dat op een later tijdstip doet of verwijdert.

Zorgt u al voor later?

door Jan Krusinga

Onderzoek toont aan dat slechts een derde van alle ondernemers pensioen heeft opgebouwd. Dat is in de binnenvaart helaas niet anders. Kantoor Binnenvaart heeft regelmatig op het belang van goede pensioenvoorzieningen gewezen, waarbij we terdege beseffen dat dit in de huidige markt niet altijd eenvoudig is. Nog niet eens zo lang geleden was de verkoop van het schip toereikend voor de oude dag. De exploitatie van het bedrijf was daar ook op gericht. Sinds de tachtiger jaren is dat in veel gevallen helaas verleden tijd.

Op een gegeven moment vindt u dat u genoeg gevaren of genoeg gespaard heeft en wilt u het wat rustiger aan gaan doen. Dan hangt het van uw persoonlijke omstandigheden en wensen af of dat mogelijk is en hoe u dat in moet kleden. Heeft u bijvoorbeeld al een eigen huis? Is dat al voor een groot deel afbetaald? Wilt u een eigen huis, zonder/met lage hypotheeklasten? Huurt u liever een woning of appartement? Wilt u in de randstad wonen of op een locatie waar wonen goedkoper is? Wilt u ook die vakantiereizen gaan maken, waar vroeger nooit tijd voor was? Wilt u die grote auto blijven rijden, die dan ineens privé wordt? Heeft u gezorgd dat u en uw partner een pensioen of lijfrentepolis(sen) uitgekeerd krijgen op 60-jarige leeftijd? Speculeert u met uw vermogen of zet u het veilig op een spaarrekening? Vragen genoeg. Het volgend praktijkvoorbeeld probeert inzichtelijk te maken, wat er na een aantal jaren overblijft, wanneer alleen uitgegaan wordt van een AOW-pensioen dat iedereen krijgt als hij of zij 65 wordt.

■ Praktijk

Een schipper en zijn vrouw, beide 58 jaar, hebben samen hard gewerkt. Ze willen hun schip verkopen en van een welverdiende rust genieten. Volgens hun berekening brengt hun schip na aftrek van hypotheek en andere kosten

opbrengst schip na aftrek hypotheek		1.000.000
boekwinst fiscus	200.000	
aankoop huis	350.000	
Inrichten / verhuizen	35.000	
totaal		585.000
restant spaarrekening		415.000
renteopbrengst/jaar 3,3%		13.700
levensonderhoud 2 personen	20.000	
div.: belasting, WOZ, verz., etc.	6.500	
energie/water/onderhoud woning	3.000	
auto, verz., weg.bel., afschrijving, onderhoud	9.000	
totaal		38.500
Jaarlijks tekort t.o.v. rente eigen vermogen		-/-24.800

De bedragen zijn fictief en houden geen rekening met inflatie of andere variabelen.

nog een behoorlijk bedrag op, waarmee ze het wel een aantal jaren vol denken te kunnen houden.

In het voorbeeld moet jaarlijks bijna 25.000 euro uit het eigen vermogen worden bijgelegd. Daarmee vermindert uiteraard ook de renteopbrengst en zal naar verhouding steeds meer aan het eigen kapitaal onttrokken moeten worden. Wanneer er geen extra inkomsten zijn, zal het eigen vermogen, afhankelijk van de rentestand, na een

jaar of vijftien tot nul gereduceerd zijn. Gelukkig komt op 65-jarige leeftijd de AOW. Voor echtparen is dat 16.395 euro per jaar bruto, inclusief vakantietoelage. Dat geeft wat soulaas en bij een gelijkblijvend uitgavenpatroon vertraagt dat in ieder geval de vermogensafname. Uw omstandigheden zullen ongetwijfeld anders zijn, toch verdient het aanbeveling eens rustig met uw boekhouder of een andere deskundige uw oudedagsvoorziening tegen het licht te houden!

Binnenvaartpolis

De gezamenlijke binnenvaartorganisaties hebben in 1999 als Binnenvaart Nederland, mede vanwege de waardedaling van met name kleine schepen, een collectieve pensioenverzekering voor de binnenvaart afgesloten met ABN-AMRO.

Die pensioenverzekering kent verschillende spaarvormen, lijfrente-, beleggings-, en levensverzekering, inclusief mengvormen. Het is een flexibele, ondernemersvriendelijke regeling, want je kunt op momenten dat het uitkomt meer inleggen en als dat nodig is ook geld boetevrij terugsluizen. De pensioenregeling bestaat nog steeds, maar doordat Binnenvaart Nederland geen lang leven beschoren was, is er na het afsluiten van dat contract weinig ruchtbaarheid meer aan gegeven en zijn de voorwaarden niet meer aangepast.

Wie informatie over de Binnenvaartpensioenpolis wil moet daar nu expliciet om vragen. De AMRO-vestigingen in Zwolle en Terneuzen zijn er het beste mee bekend. Het blijft overigens altijd verstandig te onderzoeken of kapitaal dat vrijkomt bij andere aanbieders meer oplevert. Daar kunnen grote verschillen in zitten.

Kantoor Binnenvaart heeft de kritiek over het rendement van het vrijkomende kapitaal overigens al bij ABN-AMRO neergelegd.

SAB start poetslappenproef

De stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB) doet een proef met het wassen en hergebruik van poetslappen. Vooralnog doen drie bunkerstations mee, maar de uiteindelijk bedoeling is een landelijk systeem dat voorkomt dat (machinekamer) poetslappen, die nu nog worden verbrand, onnodig milieuschade veroorzaken. De binnenvaart verbruikt jaarlijks circa 250 ton poetslappen.

Het gaat om speciale, sterk absorberende poetsdoeken die € 2.75 per vijftig stuks kosten. Inclusief een speciaal vloeistofdicht zakje om vuile poetsdoeken te bewaren tot het moment dat je ze in de speciale containers bij de deelnemende bunkerstations kunt doen. Dat zijn Delta in Dordrecht en de Fiwadovestigingen Zwijndrecht en Millingen. De speciale poetsdoeken mogen alleen gebruikt worden voor olie- en vethoudende vloeistoffen, niet voor verf. De vuile doeken worden door een gespecialiseerd bedrijf milieuvriendelijk gewassen en kunnen dan worden hergebruikt. Iedereen kan mee doen aan de proef. Die loopt tot eind dit jaar.

Let op stempel!

Het aantal afgiftepunten voor Klein Gevaarlijk Afval (KGA) is de laatste jaren onder invloed van wettelijke maatregelen fors teruggelopen. Onlangs werd het laatste onbeheerde depot in overnachtingshaven 's Gravendeel gesloten. De SAB waarschuwt dat desondanks alleen KGA (verfresten, TL-balken, accu's, etc.) mag worden afgegeven aan inzamelaars die daar een vergunning voor hebben. Alleen die bedrijven hebben de benodigde S-formulieren en mogen uw olieboekje afstempelen. Wie z'n KGA-afval netjes afgeeft aan een niet erkende inzamelaar of bij een milieustation in zijn woonplaats, loopt toch kans op een (forse) bekeuring. De afgifte moet namelijk worden afgetekend in het olieboekje om aan te tonen dat er niet illegaal geloosd is. Als er nooit iets in je boekje staat is dat minstens even verdacht. De SAB realiseert zich dat er weinig afgiftepunten zijn, maar is huiverig voor uitbreiding omdat de binnenvaart alle kosten voor KGA-afgifte op termijn waarschijnlijk zelf moet gaan betalen. Gelukkig hebben steeds meer bunkerbedrijven een vergunning om (soorten) KGA in te nemen!

Antivries

Tekent u op het S-formulier voor bilgewater, terwijl later blijkt dat daar te veel antivries en/of koelvloeistof in zat, dan kunt u achteraf een hoge rekening krijgen. U heeft immers moedwillig de hele lading van de milieuboot vervuild en dat is kostbaar. Op grond van de afgiftevoorwaarden bent u geheel verantwoordelijk voor de schade. Het is verstandiger vooraf te melden dat er iets mis is gegaan, dan kan de partij apart worden gehouden. In dat geval kan de SAB besluiten de extra kosten voor haar rekening te nemen.

Viespeuken

Gooi geen verfresten, poetslappen, filters en vet in vuilniszakken of vuilniscontainers langs vaarwegen of op sluizen. De kosten voor verwerking van dat afval zijn dan zo hoog dat de kans groot is dat beheerders de containers weghalen en er zijn er al zo weinig! De SAB heeft al eerder gemeld dat ze de namen van schippers die het voor anderen verpesten openbaar zal maken.

Handige gehoortest

Het VU medisch centrum heeft een test ontwikkeld waarmee je eenvoudig en betrouwbaar kunt controleren hoe het met je gehoor gesteld is. Je belt naar telefoonnummer 0900-4560123, toetst je leeftijd in en krijgt vervolgens tussen een heleboel geruis, twintig keer drie cijfers te horen. Na elke reeks toets je in welke cijfers je hebt gehoord en vervolgens wordt verteld of je gehoor goed, onvoldoende of slecht is. In die laatste gevallen wordt geadviseerd een arts te raadplegen. Het is jammer dat de test achter een 0900 nummer zit dat niet met een mobiele telefoon te bellen is, want de test is echt een aanrader. Als je ouder wordt verslechtert je gehoor, al kan dat ook door andere invloeden achteruit gaan en tot problemen leiden. Er zijn tegenwoordig allerlei hulpmiddelen om dat te voorkomen.

Zelfstandigenaftrek aflosser in cassatie

De FNV volhardt in een gerechtelijke procedure om één van hun leden die als aflosser in de binnenvaart werkt, als zelfstandig ondernemer aan te merken. In dat geval komt hij in aanmerking voor zelfstandigenaftrek.

De betrokken aflosser vroeg een Verklaring Arbeidsrelatie (VAR) en kreeg in plaats van een verklaring winst uit onderneming (wuo), een verklaring resultaten uit overige arbeid. Volgens de Belastingdienst voldeed hij niet aan alle criteria voor zelfstandig ondernemerschap. Hij zou te weinig investeren in zijn bedrijf en geen/onvoldoende debiteurenrisico lopen.

De FNV ging tegen die beslissing in beroep en besloot, nadat ook de rechter negatief oordeelde, in cassatie te gaan. Het probleem is dat bij aanvragen van een VAR-verklaring wuo geen investeringsnormen worden genoemd en ook niet duidelijk is hoe je kunt aantonen dat je debiteurenrisico loopt.

De kwestie heeft geen gevolgen voor de verhouding schipper/aflosser. Wel voor mensen die echt hun beroep van aflossen hebben gemaakt. Zij kunnen voor meer informatie terecht bij Henk v.d. Schaft van de FNV tel.: 030-2637167

'Geld Wilhelminakanaal verkwanseld'

CBOB-lid Bas Goudriaan (Da Capo) nodigt politici en beleidsmakers uit vanaf zijn schip met eigen ogen te zien hoe dom het is de modernisering van het Wilhelminakanaal te schrappen. In een brief aan diverse organisaties schrijft Goudriaan dat er 'naar zijn bescheiden mening' te gemakkelijk akkoord is gegaan met de verschuiving van het budget. 'En voor zover het geld beschikbaar blijft voor de binnenvaart, is het verkwanseld aan troostrijke projecten.'

En dat terwijl er volgens Goudriaan de laatste jaren rond Helmond en Eindhoven heel veel moeite is gedaan transport over water te stimuleren. 'De regio begint dat nu op te pakken en dan moet de binnenvaart het doen met infrastructuur die in feite niet meer verruimd is sinds 1892! Jarenlang gewekte verwachtingen en rapportages over de noodzakelijke verschuiving naar het water worden in één klap van tafel geveegd. Brabant en Limburg verliezen op deze manier een alternatief voor de weg. Bedrijven die wilden investeren in aanpassing van hun logistiek om over water te gaan vervoeren maken pas op de plaats, bedrijven die al waren overgegaan zijn teleurgesteld en het kanaal zal alleen nog een beperkte betekenis hebben voor de recreatievaart.' 'Met de kreet "Houwen voor bouwen" geeft de minister aan het bestaande netwerk door slimmer gebruik te willen optimaliseren. Het is daarom onbegrijpelijk dat er niet meer geld beschikbaar wordt gesteld aan het achterstallig onderhoud. De toegelaten diepgang op het kanaal is niet veilig bevaarbaar. Op diepgang geladen schepen kunnen elkaar slechts met moeite passeren. Er ontstaat schroefschade door het vele grof vuil op de bodem en bij sluizen en bruggen moet je dus uiterst voorzichtig manoeuvreren. Geladen afmeren bij sluizen, bruggen en overnachtingsplaatsen is slechts op enkele plaatsen mogelijk. Per saldo komt het er op neer dat je, om met een veilige marge te varen, tot Tilburg maar met een diepgang van 1,70 meter kunt varen en tot Helmond op 1.50/1.60 m.'



In de brief geeft Goudriaan aan dat de toegestane diepgang vanaf sluis 3 tot Industriehaven Loven in Tilburg 2.10 meter is en vanaf daar tot Helmond 1.90 meter....

■ Kosten en baten

'Het Centraal Plan Bureau heeft de minister vanwege de negatieve kosten-batenanalyse geadviseerd niet in het Wilhelminakanaal te investeren', aldus Goudriaan. 'Het is triest te zien wat voor bedragen er worden uitgetrokken om de voorlopige exploitatietekorten van Betuwelijn/HSL te dekken. De bedragen die daarvoor worden genoemd lijken genoeg om een Wilhelminakanaal twintig jaar perfect te onderhouden en waarschijnlijk zal de toegevoegde waarde van vervoer over water voor de industrie, bereikbaarheid en milieu in de regio Brabant die onderhoudskosten overtreffen. Er is nogal wat verschil tussen theorie en werkelijkheid en belangstellenden zijn hierbij uitgenodigd een dag met een op diepgang geladen schip mee te varen over het Wilhelminakanaal!'

Naschrift : *Minister Peijs heeft met Tilburg en de provincie Brabant afspraken gemaakt over de aanpak van het Wilhelminakanaal. Tilburg betaalt de aanleg van een haven op bedrijventerrein Vossenbergh. V&W het achterstallig onderhoud tussen Sluis II en*

bedrijventerrein Loven. Dat kost 12,4 miljoen euro, terwijl op de V&W-begroting maximaal 52 miljoen euro was gereserveerd. Van de resterende 39,6 miljoen gaat, in overleg met Schuttevaer, 5 miljoen naar ligplaatsen en autoafzetplaatsen langs hoofdvaarwegen en draagt V&W 34,6 miljoen bij aan de Noordwesttangent om Tilburg. Inmiddels heeft de minister na zware druk van de vaste kamercommissie beloofd de kwestie in september met de kamer te bespreken.

TopTip

GRATIS OP INTERNET - De Buurt Ontwikkelings Maatschappij (BOM) in Merksem biedt schippers de mogelijkheid in de dokken gratis draadloos te internetten. Het gaat om een proef. Wie zich meldt bij de groene container naast de brug bij de Oostkaai krijgt een toegangscode tot het systeem. Wie geen wifi-kaart of computer heeft kan die lenen en het bedrijf biedt ook hulp bij computerpech. De organisatie wil de service steeds verder uitbreiden. Uiteindelijk is het de bedoeling elke brug en sluis in Vlaanderen te voorzien van hotspots en razendsnelle breedbandverbindingen. Meer info via tel.nr. +32 (0)473 844 421/ www.wirelessdok.be

Forse naheffingen na missers in 'Luxemburgconstructies'

'Ook schippers aansprakelijk bij claims'

door Jan Veldman

De Belastingdienst heeft ontdekt dat er bij veel via de 'Luxemburgconstructie' ingeleende werknemers ten onrechte van is uitgegaan dat ze de sociale premies in Luxemburg mochten betalen. Dat betekent dat die werknemers alsnog de hogere Nederlandse premies moeten betalen. De naheffing kan per persoon oplopen tot vijf-, zesduizend euro per jaar.

Over de kwestie is veel ophef ontstaan, maar de naheffingen zijn absoluut niet het gevolg van gewijzigd beleid. Er is in veel gevallen simpelweg niet aan de voorwaarden voldaan en daar heeft Kantoor Binnenvaart werknemers en werkgevers de afgelopen jaren ook herhaaldelijk en nadrukkelijk voor gewaarschuwd!

Wie in Nederland woont en inkomen uit werk buiten Nederland heeft, kan in veel gevallen vrijstelling van de premie volksverzekering krijgen. Maar dat geldt niet voor de Rijnvaart. Daarvoor geldt sinds jaar en dag het Sociaal Verdrag Rijnvaarders, waarin staat dat de premies voor volksverzekeringen (zoals kinderbijslag, AOW, Algemene Nabestaandenwet en algemene wet bijzondere ziektekosten) moeten worden betaald in het land waar de eigenaar van het schip waarop gewerkt wordt, gevestigd is. Dat is zo afgesproken om te voorkomen dat werkgevers in de binnenvaart die personeel uit diverse landen hebben met afwijkende premiesystemen moeten werken.

Bij de belastingcontrole (over het jaar 2003) bleek dat veel werknemers die via de zogenaamde 'Luxemburgconstructies' werden/worden ingezet, op een schip werkten/werken waarvan de eigenaar in Nederland is gevestigd. Dus moeten de premies in Nederland worden betaald. Dat is altijd al het criterium voor de afdracht geweest, maar in contracten van werknemers die volgens de zogenaamde

Luxemburgconstructie werken staat dat de premies in Luxemburg worden afgedragen. De premies zijn daar veel lager en dat concurrentievoordeel hebben de bureaus de afgelopen jaren dan ook herhaaldelijk als 'verkoopargument' gebruikt. Waarschijnlijk zal nooit echt duidelijk worden of de Luxemburgse bureaus niet wisten wat de criteria waren, zelf verkeerde informatie hebben gekregen, of werknemers en werkgevers bewust hebben misleid. Wat wel duidelijk is, is dat de gevolgen van de affaire groot zijn. De betrokken werknemers moeten alsnog duizenden euro's premie in Nederland afdragen en waarschijnlijk zelfs over meerdere jaren.

■ Terugvorderen

Dat heeft ook gevolgen voor werkgevers en wellicht zelfs voor de inleners. In eerste instantie is de werkgever verantwoordelijk voor de inhouding en de juiste afdracht van premies. De werkgever is in dit verband het Luxemburgse uitzendbureau. Die bureaus hebben premies volgens de Luxemburgse maatstaf ingehouden en afgedragen, maar zullen nu ongetwijfeld claims krijgen van werknemers die hoge naheffingen moeten betalen. De terugvordering van de ten onrechte in Luxemburg betaalde premies wordt waarschijnlijk een lastige en langdurige zaak. Terwijl het bij de te claimen naheffingen om enorme bedragen gaat. Voor een bureau met honderd werknemers kan dat zo een half miljoen euro zijn.

Op het moment dat de bureaus in de problemen komen en niet aan hun financiële verplichtingen kunnen voldoen, is volgens de Wet Ketenaansprakelijkheid ook de inlener, dus de Nederlandse eigenaar van het schip, aansprakelijk. Het zal duidelijk zijn dat het laatste woord over deze zaak nog niet gesproken is! We kunnen alleen maar hopen dat Luxemburgse bureaus werknemers voortaan volgens de juiste criteria (her)plaatsen.

We hebben het in dit magazine al eerder gezegd, er is niets tegen het inlenen van personeel, maar dan wel volgens alle voorwaarden en criteria, zodat mensen achteraf niet met naheffingen en/of claims geconfronteerd worden.

■ Kinderbijslag

Na een lange periode van onduidelijkheid is nu ook de Sociale Verzekeringsbank er, conform het Sociaal Verdrag Rijnvaarders, van overtuigd dat alle werknemers aan boord van Nederlandse schepen in Nederland verzekerd moeten zijn. Dus ook werknemers uit Tsjechië of Polen die ingeleend worden van uitzendbureaus in Tsjechië, Polen of Luxemburg. Dat betekent dat ook de SVB erkent dat die werknemers in aanmerking komen voor Nederlandse kinderbijslag en eventuele uitkeringen.

Met Marianne...



Als u Kantoor Binnenvaart of uw bond belt is er een kans dat u Marianne van de Weerd aan de telefoon krijgt. Zij is vanaf half augustus parttime medewerkster secretariële ondersteuning. Ze combineert dat met haar werk voor onderwijscoördinator Daan van der Wekken, wiens kantoor naast KB zit.

Correcties

- Telecomvergunningen opzeggen moet vóór 15 december en niet zoals eerder gemeld (MB 6) in januari;
- de tekst onder het kopje Stuurboordswalregel in MB 7/8 was niet helemaal correct. Bij kruisingen van gelijke vaarwegen moet het schip dat van bakboord nadert uiteraard voorrang verlenen aan het schip dat van stuurboord nadert. (BPR. art 6.17 lid 4.)

A d v e r t e n t i e

A d v e r t e n t i e

Normbedragen voor dubbele kinderbijslag

‘Eén fout kruisje en je hebt een probleem’

door Lilian van Hiele

De vraag: ‘hoeveel draagt u bij in de kosten’ op het aanvraagformulier voor dubbele kinderbijslag hoeft alleen te worden ingevuld voor 16- en 17-jarigen. Dat staat ook in de toelichting, maar veel mensen zien dat over het hoofd, vullen daar toch een bedrag in en krijgen vervolgens problemen.

‘De aanvraagformulieren worden gelezen door een computer. Die denkt, hé, daar is iets ingevuld wat daar volgens de gegevens van dit kind niet hoeft te staan, dus is er iets aan de hand. En vervolgens ga je de probleemmolen in’, zegt Manja Bremer van de stichting ABRI, het administratie- en advieskantoor voor de binnenvaart. ‘Als je eenmaal iets verkeerd hebt ingevuld, al is het maar één kruisje, dan is het een ramp dat weer terug te draaien. We hebben zelfs al een aantal keren meegemaakt dat dan ook de kinderbijslag voor andere kinderen in het gezin tijdelijk werd stopgezet.’

De burgerlijke stand geeft de geboorte van een kind door aan de Sociale Verzekeringsbank (SVB) en meestal ontvangen ouders dan binnen een maand de formulieren. In principe loopt de kinderbijslag daarna automatisch door tot en met het vijftiende jaar.

■ Steekproeven

Op het moment dat kinderen naar een internaat/kostgezin gaan en dus uitwonend zijn (vanwege onderwijs), kan dubbele kinderbijslag worden aangevraagd. U kunt dat doen met het wijzigingsformulier (verhuizing, scheiding, andere partner) dat u bij de eerste aanvraag ontvangt. Wie dat niet meer heeft kan dat ook van internet af (laten) halen (www.SVB.nl).

Voor het verstrekken van dubbele kinderbijslag hoeven verder geen extra vragen beantwoord te worden, al komt het af en toe voor dat ouders bij wijze van steekproef een vragenformulier van

de SVB krijgen waarin ze aan moeten geven waarom hun kind uitwonend is en hoeveel geld ze kwijt zijn aan het onderhoud van dat kind. ABRI adviseert in dat geval alleen het door de SVB voor schipperskinderen geaccepteerde bedrag (zie overzichtje!) in te vullen. Dat is ook besproken met het Landelijk Oudercontact voor Trekkende Beroepsbevolking (LOVT). ‘Op die manier voorkomen we dat steeds opnieuw discussie ontstaat. Er zijn SVB-kantoren die nauwelijks met schipperskinderen te maken hebben en als het bedrag op jouw formulier dan afwijkt van anderen hebben we weer een probleem’, zegt Bremer. ‘Ouders hoeven die bedragen ook niet te onderbouwen met allerlei bonnetjes, wij kunnen die bedragen moeiteloos aantonen!’

■ Boven de zestien

Boven de zestien jaar ligt de situatie anders. Kinderen zijn dan niet langer leerplichtig en u krijgt alleen nog dubbele kinderbijslag als u (met een verklaring van de school) kunt aantonen dat uw kind naar school gaat, door u wordt onderhouden, uitwonend is en niet te veel eigen verdiensten heeft. ‘Om dubbele kinderbijslag te krijgen moeten ouders tenminste 1024 euro per kwartaal kwijt zijn aan hun kind en uit ons lijstje met onderhoudskosten blijkt dat schippersouders daar ver boven zitten. Voor een internaat komen wij op 801 euro per maand, voor een kind in een kostgezin op 676 euro’, zegt Bremer. ‘Nogmaals, je hoeft die bedragen niet met bonnetjes te onderbouwen en als de SVB daar moeilijk over doet kunnen mensen bij ons terecht voor een ‘accountantsstempel’. Dat wordt door alle SVB’s geaccepteerd.’

Het is een misverstand dat ABRI die service gratis verleent. ‘Voor onze cliënten natuurlijk wel, maar voor anderen brengen we daar een klein bedrag (35

euro) voor in rekening, want je bent toch vaak wel een tijdje bezig om het allemaal uit te zoeken, in te vullen en te controleren.’

Tot oktober 2006 is het bedrag dat 16- en 17-jarigen bij mogen verdienen op 1175 euro netto per kwartaal gesteld plus ruim duizend euro in de zomervakantie. Als dat meer is wordt er gekort. Tot 16 jaar hebben de inkomsten uit baantjes geen invloed op de kinderbijslag.

Onderhoudskosten

Voor kinderen tot en met vijftien jaar die op een internaat zitten, adviseren ABRI en LOVT bij een eventuele steekproef 525 euro per maand/1578 euro per kwartaal als onderhoudskosten in te vullen.

- Voor kinderen tot en met vijftien jaar in een kostgezin is dat 626 euro per maand/1878 per kwartaal.
- Voor 16- en 17-jarigen op een internaat gaan ABRI/LOVT uit van 801 euro per maand/2403 per kwartaal.
- Bij kostgezinnen: 676 euro per maand/2028 per kwartaal.

Het gaat dan in alle gevallen om de kosten voor school, de ouder- of kostgeldbijdrage, kost en inwoning tijdens de weekends en vakanties, reiskosten, kleding en schoenen, contributies, verzekeringen, cadeautjes, kapper en toiletartikelen en dergelijke. Nogmaals, daar hoeven geen bonnetjes van te worden overlegd. ABRI/LOVT hebben daarvoor keurige lijstjes met totaalposten/kosten.

Het waladres van het LOVT is Censis BO in Ede, telefoon: 0318-618877/ e-mail: lovt@bo-edemon.nl

Tien vragen aan:

Wytse van der Meulen, directeur van de Nederlandse Particuliere Rijnvaartcentrale. Die werd in de crisistijd opgericht om de krachten te bundelen en werk voor de aangesloten schippers binnen te halen. De NPRC bestaat dit jaar zeventig jaar en er zijn en worden veel veranderingen doorgevoerd. De NPRC is afgestapt van het oude, interne tarievenstelsel, wordt een coöperatie, verhuist naar Zwijndrecht en zoekt nieuwe leden en samenwerking met andere coöperaties (zoals PTC) om groot genoeg te blijven om contracten voor de particuliere binnenvaart binnen te blijven halen.

1. Waarom een coöperatie?

'Dan hebben de leden het voor het zeggen en dat verhoogt de betrokkenheid. Er is gekozen voor een coöperatie UA, uitgesloten aansprakelijkheid, dus bij eventuele financiële problemen zijn de leden niet aansprakelijk. Die kan nu bij de stichting onbeperkt zijn. Verder biedt de rechtsvormwijziging de leden financieel voordeel. Als een stichting winst maakt beschouwt de fiscus dat als schenking, waar 68 procent belasting over moet worden betaald. Een coöperatie is een verlengstuk van de eigen onderneming. Schippers betalen uiteraard gewoon inkomstenbelasting, maar over de winst van de coöperatie geen vennootschapsbelasting.'

2. Wat betekent die overgang voor de aangeslotenen en wellicht ook nieuwe leden?

'Ons boekjaar loopt van 1 april t/m 31 maart. Op 1 april 2006 gaan alle contracten en kapitaal integraal over. Dat is ook een wettelijke voorwaarde. Voor die tijd vragen we aangeslotenen en nieuwe geïnteresseerden lid te worden van de coöperatie. Leden hebben vanaf dat boekjaar, naast alle andere voordelen van de NPRC, recht op winstuitkering.'

3. Winstuitkering?

'Onder de NPRC-vlag is afgelopen boekjaar 5,5 miljoen ton vervoerd, de omzet was 33 miljoen en het geschatte netto resultaat 3,5-4 ton. De laatste drie jaar is weer winst gemaakt en we stellen de aangeslotenen voor dat dit jaar nog aan de reserves toe te voegen om de gewenste solvabiliteitsratio van 35 procent te benaderen. Maar we hopen, streven er naar, volgend boekjaar winst uit te keren. De NPRC is weer gezond. Veel sneller dan we dachten. We hebben een andere bank, een andere accountant,

een kwart minder kosten en de omzet is een stuk hoger.'

4. Hoe zit het nou precies met AquaRoute?

AquaRoute, het samenwerkingsverband voor binnenlands en Noord-Zuidwerk is in 1998 met subsidie opgericht na opheffing van de beurzen. Het moest toen een aparte status hebben, maar het was altijd de bedoeling later te integreren. Dat is nu gebeurd. De NPRC koopt de contracten en neemt het personeel over, maar de stichting wordt opgeheven en het vermogen wordt, na afdracht van belasting, verdeeld onder de ruim honderd leden van AquaRoute.'

5. Wat moet en wat mag je straks als lid van de coöperatie NPRC?

'Je moet exclusief voor de NPRC varen. Maar dan heb je ook altijd recht op werk. Tegen marktconforme, liefst fatsoenlijke tarieven. Wij zorgen voor de factuur en dat je op tijd je geld krijgt, maar je blijft zelfstandig ondernemer. Op het moment dat je vertrekt word je vanuit ons volgende kantoor/district al weer benaderd voor een eventuele volgende reis. Dus je hoeft niet op de losplaats zelf nog eens te gaan bellen. De leegvaart is zeer beperkt, dat blijkt ook uit de cijfers, de omloopsnelheid hoog. Er varen wat schippers op proef bij ons en die zijn verbaasd hoe ze aan het werk worden gehouden.'

6. Tegen fatsoenlijke tarieven?

'In ieder geval marktconform, dus hetzelfde als de burens en liefst meer. De meeste winst kwam afgelopen jaar trouwens uit contractwerk. De helft van ons werk is nu contractwerk, de andere helft vrije markt en het belangrijkste doel van de modernisering en verdere samenwerking is meer marktmacht te creëren. We

hebben hoog- en laag water toeslagen, een ijsclausule, driekwart vrij lichten en het zou mooi zijn als we leden, die de klant tenslotte vervoerszekerheid bieden, betere vrachten konden betalen, of in ieder geval tegemoet komen in de hoge gasolieprijzen. Die rijzen nu de pan uit! Maar het wordt allemaal steeds moeilijker!'

7. Hoe komt dat?

Er komen steeds meer grote partijen die vervoerszekerheid kunnen bieden of schepen inhuren bij grote contracten. Er was een tijd dat je Duitsland niet in of uit kon zonder NPRC, toen hadden we duizenden schepen. Ten tijde van de binnenlandse beurzen had je grensoverschrijdend minder aanbieders, maar daarna zijn veel bevrachtungskantoren internationaal gegaan. Veel aanbieders gaat ten koste van het tarief. Daarbij heb je steeds minder te maken met verladere die ervaring met binnenvaart hebben.'



Leg dat eens uit?

'Er wordt gewerkt met inkopers die puur voor de goedkoopste modaliteit/aanbieder kiezen en die moet je echt uitleggen dat ze ook naar kwaliteit en continuïteit moeten kijken. Zonder (tijdige) aanvoer ligt hun bedrijf stil. Particulieren zijn kampioen flexibiliteit. Ze mopperen wel eens over vracht en condities, maar ze voeren hun werk vervolgens vakbekwaam en perfect uit. Ook bij hoog water, laag water en in lastige situaties. Daardoor hebben wij klanten waar we al tientallen jaren voor varen.'

Waarom zouden schippers voor een samenwerkingsverband moeten varen?

'Samen kun je vervoersovereenkomsten aanbieden die individuele schippers nooit aan kunnen gaan en samen kun je de concurrentie aan blijven gaan met rederijen en grote bevrachters. Een samenwerkingsverband is transparant en werkt voor de leden. Je weet hoeveel provisie je over welk bedrag betaalt en als er geld overblijft, wordt dat uitgekeerd. Reders en bevrachters werken voor zichzelf, hoeven geen verantwoording af te leggen over vracht en provisie en strijken zelf de winst op. Daar is niks mis mee, maar ik zou zeggen: Weet wat je krijgt en betaalt en deel mee in de winst.'

Hoe zie je de toekomst van de coöperatie NPRC en de particuliere binnenvaart?

'Zonnig! De groeicijfers van de Rotterdamse haven tot 2010 zijn positief bijgesteld. De NPRC is groot geworden in de droge bulk. Daar blijven we sterk in, maar de tijden veranderen en in de strategische visie die we nu aan het opstellen zijn kijken we ook naar nieuwe producten en samenwerking met andere partijen. Daar hebben we meer schepen voor nodig. We moeten nu te vaak niet NPRC-schepen inzetten. We laten liever eigen leden varen. Tegen fatsoenlijke voorwaarden en tarieven en liefst winstuitkering. We hebben nu ruim 150 leden. Dat hopen we de komende vijf jaar te verdubbelen door mensen ervan te overtuigen dat je alleen samen de particuliere binnenvaart sterker kunt maken.'

Lilian van Hiele

Niet meer dan twintig procent van de vracht

Wie méér dan twintig procent van zijn vracht aan gasolie betaalt, is een dief van zijn eigen portemonnee. Het wordt dan ook hoog tijd 'actie' te ondernemen. Natuurlijk lukt het niemand in zijn eentje bevrachters te overtuigen dat de grens bereikt is. Dus adviseert VAART!Vrachtindicator schippers vaker uit te rekenen hoeveel procent van hun vracht ze kwijt zijn aan gasolie én als dat meer dan twintig procent is, een 'gasolietoeslag' te vragen. Kantoor Binnenvaart sluit zich daar graag bij aan!

De gasolieprijs heeft heel lang rond de 200 euro gezeten en tot nu toe werd voor een opvarige reis uitgegaan van zo'n twintig procent van de vracht aan brandstof. Sinds januari 2004 is de gasolieprijs echter bijna verdubbeld. Eind augustus werd als weekgemiddelde 405,17 euro betaald! Een nieuw record! VAART!Vrachtindicator vraagt deelnemers sinds eind juni ook het (geschatte) oliegebruik per reis aan te geven en volgende concrete voorbeelden uit de opvaart liggen er dan ook niet om: Rotterdam-Thionville, gasolieverbruik 26% (€ 1,66 van de vracht per ton) Amsterdam-Kaiser-Augst, gasolieverbruik 40% (€ 4,36) Antwerpen-Keulen Niehl, gasolieverbruik 28% (€ 1,03) Amsterdam-Ludwigshafen, gasolieverbruik 43% (€ 2,81) Rotterdam-Altbach, gasolieverbruik 38% (€ 3,26) Met zulke percentages blijft er steeds minder over voor de verdere exploitatie van het schip. Ondernemers vragen zich al of ze niet beter kunnen blijven liggen, of vermijden als het even kan de opvaart, want ze zien geen kans hun bevrachter tot fatsoenlijke compensatie te bewegen. 'Alleen lukt het niet de gasolie door te berekenen, samen wel', meldt een schipper die door zijn bevrachter werd afgewimpeld met de mededeling dat hij de hoge gasolieprijs niet had uitgevonden...



Voor 'meevallers' is de hoop in de vrije Rijnvrachtenmarkt vanouds gevestigd op de laagwatertoeslag (KWZ). Maar het tekort aan vracht door de dure gasolie is intussen groter dan welke laagwatertoeslag ooit zou kunnen compenseren. Een standaard gasolietoeslag zit er voor de vrije Rijnvaart (nog) niet in, maar onder schippers groeit de drang bij opdrachtgevers compensatie te claimen voor het percentage brandstofkosten boven de traditionele 20% van de opvarige vracht. Onder het motto: meer dan twintig procent van de vracht is teveel!

De 312 abonnees op VAART!Vrachtindicator krijgen dagelijks alle vrachtmeldingen (en gasolieverbruik) van deelnemende collega's per e-mail. Een jaarabonnement kost na een gratis proefmaand 60 euro (excl. BTW). KB-leden krijgen twee gratis maanden extra.

Meer info op www.vaart.nl of bij VAART!Info (Dirk van der Meulen), tel. 06-53 59 64 96.

Subsidie voor reductie CO2 goederenvervoer

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt drie miljoen euro beschikbaar voor projecten die de uitstoot van het broeikasgas CO2 in het goederenvervoer beperken. Projecten kunnen tot en met 11 november worden ingediend. De uitvoering is net als vorig jaar in handen van SenterNovem.

Het subsidieprogramma CO2-reductie Goederenvervoer geeft financiële ondersteuning aan ondernemers en instellingen voor extra kosten of projecten die de CO2-uitstoot beperken. De minimum reductie om in aanmerking te komen is 75 ton CO2 per project per jaar. Mogelijkheden om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren zijn kortere transportafstanden, verbeteringen aan voer- of vaartuigen (schonere motoren/schonere brandstoffen, voortstuwing, aanpassingen in de vormgeving zodat de wrijvingsweerstand wordt verminderd), een hogere beladingsgraad of minder transport door het optimaliseren van opslag of overslag. Ook het verplaatsen van transport van weg naar water of spoor kan CO2-reductie opleveren.

■ Ideetoets

In Nederland gevestigde bedrijven en instellingen kunnen ook gezamenlijk een beroep doen op het programma. Er kunnen investerings-, toepassings- en kennisoverdrachtprojecten worden ingediend. Op de site van SenterNovem staat meer informatie over de voorwaarden. Daar kunnen ook aanvraagformulieren worden gedownload. Om te onderzoeken of uw idee in aanmerking komt voor subsidie kan daar ook een 'ideetoets' worden ingevuld en ingestuurd (fax of mail). SenterNovem beoordeelt dan binnen een week of uw project binnen het subsidieprogramma past. Sluitingsdatum voor de echte aanvraag is 11 november. Binnen 16 weken volgt de uitslag. Projecten die al zijn aanbesteed komen niet in aanmerking. Meer informatie bij SenterNovem tel 038-4553401 / www.senternovem.nl/CO2-Goederenvervoer
Kantoor Binnenvaart kan eventueel ook een aanvraagformulier aan u toesturen.

Aanvullende controle bij afstempelen nutteloos

door Gerard Kester

De binnenvaartorganisaties hebben het ministerie van V&W gevraagd de aanvullende controle met het vaartijdenboek bij het afstempelen van dienstboekjes te schrappen.

Om aan de huidige eis van overlegging te voldoen moeten vaak tientallen kopieën worden gemaakt. Het vergelijken van de vaardagen in dienstboekje en het vaartijdenboek kost de controlerende instantie (in Nederland de SAB) ontzettend veel tijd, waardoor soms lange wachttijden ontstaan. De aanvullende controle heeft ook weinig nut, want dienstboekje en vaartijdenboek worden in principe door de schipper, dus één en dezelfde persoon ingevuld. Daarbij is de feitelijke praktijkcontrole een taak van de waterpolitie.

Let wel het gaat om een voorstel waarvan dus niet duidelijk is of en wanneer het wordt

gehonoreerd. Tot die tijd moet u dus nog gewoon het vaartijdenboek of kopieën ter controle meenemen!

■ Eén nieuw pasje

Een andere kwestie die de organisaties het ministerie hebben voorgelegd is het nieuwe Rijnpatent en of vaarbewijs dat je, tot je 65ste, na elke keuring krijgt. Dat je na de eerste keuring op je vijftigste een nieuw document krijgt is logisch. Dan krijg je het nieuwe model waar gelijk een nieuwe pasfoto op gaat. Maar om de vijf jaar een compleet nieuw patent of vaarbewijs is overdreven. Naar onze mening kan worden volstaan met de aantekening/verklaring dat je opnieuw bent goedgekeurd. Zoals dat nu al gebeurt bij mensen van 65 jaar en ouder. Ook dat scheelt weer een heleboel papierwerk, tijd en geld!

Bonden willen alternatief geventileerde 'dekkast'

De gezamenlijke binnenvaartorganisaties hebben het ministerie van V&W gevraagd internationaal aan te dringen op wijziging van artikel 11.13 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), de opslag van brandbare vloeistoffen.

Het betreffende voorschrift zit in de zogenaamde overgangsregeling. Bestaande schepen moeten er bij verlening van het certificaat aan voldoen.

In art. 11.13 staat nu dat brandbare vloeistoffen met een vlampunt van minder dan 55 °C aan dek moeten worden opgeslagen in een geventileerde kast van onbrandbaar materiaal. Dat is op droge lading schepen praktisch niet of niet goed uitvoerbaar.

Over het algemeen gaat het om verfstof-

fen waarvan een gemiddeld schip zo'n 200 tot 250 liter in voorraad heeft. De kast zou ook verwarmd moeten worden, want verf kan geen temperaturen beneden het vriespunt verdragen. De organisaties stellen voor het reglement zo aan te passen dat ook opslag in de voorpiek, al of niet met een rookmelder, wordt toegestaan.

De tekst zou dan kunnen luiden: de opslag van brandbare vloeistoffen voor eigen gebruik met een vlampunt van minder dan 55°C dient in een daarvoor bestemde en geventileerde ruimte te geschieden. De vloeistoffen dienen in gesloten toestand opgeslagen te worden en de totale hoeveelheid mag maximaal 250 liter bedragen. De buitenkant van de ruimte moet zijn voorzien van een teken "Vuur, open licht en roken verboden" met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm.

A d v e r t e n t i e

Premie daalt door lagere risicoklasse

Binnenvaartondernemers die een arbeidsongeschiktheidsverzekering afsluiten onder de mantelovereenkomst van Kantoor Binnenvaart met De Goudse, worden ingeschaald in een lagere risicoklasse. Daardoor gaat de premie fors omlaag en is het ook mogelijk als eindleeftijd 65 jaar te kiezen.

De verzekering keert uit als de schipper of zijn echtgenote ziek is of arbeidsongeschikt raakt en keert ook een afgesproken bedrag uit na overlijden door een ongeval. Het is ook mogelijk de kosten van een vervangende arbeidskracht mee te verzekeren.

Tot nu toe zaten schippers in de zwaarste risicoklasse, maar na bemiddeling van Anker Advies is dat binnen het mantelcontract aangepast. 'Het uitoefenen van het beroep schipper is door enorme modernisering van de afgelopen jaren sterk veranderd, waardoor verzekeringen ook minder (vaak) geld kwijt zijn aan eventuele uitkeringen', zegt Wyb van der Veen van Anker Advies.

■ Bijstandsniveau

Het is zeker de moeite waard naar de mogelijkheden te informeren nu (sinds augustus 2004) de Wet arbeidsongeschiktheidsverzekering zelfstandigen (WAZ) is afgeschaft. Als u zelf geen verzekering heeft afgesloten, krijgt u bij (gedeeltelijke) arbeidsongeschiktheid maximaal een uitkering op bijstandsniveau. Het in 2000 afgesloten mantelcontract gaf KB-ers al een flinke korting, maar nu gaat de premie dus ook nog eens omlaag en kan als eindleeftijd 65 in plaats van zestig jaar worden gekozen. Dat betekent dat een eventuele uitkering doorloopt tot de schipper de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt.

Ook bestaande polissen kunnen aan de nieuwe opties worden aangepast. Meer informatie geeft de afdeling binnenvaart van Anker Advies, tel.: 050-5209799 of e-mail binnenvaart@anker.nl

Juridische vraagbaak

Bezorgde ouders

door mr.Ynke Ooykaas



We kregen een vraag van bezorgde ouders. De ouders, laten we ze Jan en Renske

noemen, varen internationaal. Ze hebben voor later, maar ook vanwege de ouderbijdrage, een huis gekocht, waar hun vier kinderen wonen. In de week-ends zijn ze zelf ook meestal thuis. De kinderen, 19, 17, 15, en 13 jaar, gaan overdag naar school en er zijn afspraken wie wat in huis doet en wat er wel en niet mag.

Via de burens krijgen de ouders nu regelmatig klachten, met name over hun zoon van zeventien. Hij is erg luidruchtig, heeft 'verkeerde vrienden' en rijdt auto terwijl hij dat nog niet mag. Zijn broer van vijftien vindt dat wel stoer en begint zijn gedrag te imiteren. De jongste zoon houdt zich nog redelijk rustig, maar de burens vrezen het ergste! Het meisje van 19, doet haar best haar broers in de hand te houden, maar dat lukt duidelijk niet altijd.

De vraag was: in hoeverre zijn wij als ouders aansprakelijk voor de daden van onze kinderen?

Het antwoord is afhankelijk van hun leeftijd en de omstandigheden:

- **Kinderen van 13 jaar en jonger:** Ouders (ook na echtscheiding) en voogden zijn altijd aansprakelijk voor toegebrachte schade (zogenaamde risico-aansprakelijkheid).
- **Kinderen van 14 en 15 jaar:** Ouders (ook na echtscheiding) en voogden zijn aansprakelijk voor toegebrachte schade, tenzij zij kunnen aantonen dat zij alles hebben gedaan wat gegeven de omstandigheden redelijkerwijs van hen kon worden gevraagd (de zogenaamde schuldaansprakelijkheid). In dat geval is het kind zelf aansprakelijk.
- **Jongeren van 16 en 17 jaar** zijn in beginsel zelf aansprakelijk, tenzij ouders of voogden een verwijt kan worden gemaakt. Als je weet dat je

kind autorijdt en niet ingrijpt, pleeg je zelf een zogenaamde onrechtmatige daad en ben je voor eventuele schade mede aansprakelijk.

- Vanaf 18 jaar zijn jongeren zelf aansprakelijk voor toegebrachte schade.

■ Schade verhalen

Als de kinderen iets vernielen, stelen of lichamelijk letsel toebrengen terwijl ze onder toezicht van bijvoorbeeld school/internaat staan, kunnen ouders proberen verhaal te halen. Bijvoorbeeld met als verwijt dat onvoldoende toezicht is gehouden. Een goede WA-verzekering kan vervelende problemen bij schade voorkomen. Let wel op de 'kleine lettertjes'. Veel verzekeringen keren niet uit bij opzettelijke schade of grove schuld. Als het kind aansprakelijk is en de schadevergoeding niet kan betalen, kunnen ouders soms toch tot betaling worden gedwongen. De persoon die recht heeft op schadevergoeding kan ook wachten tot het moment dat het kind eigen inkomsten heeft. Een gewone geldvoordering verjaart na vijf jaar; na een gerechtelijk vonnis (veroordeling tot schadevergoeding) is dat twintig jaar.

We hebben Jan en Renske geadviseerd te inventariseren wat precies de problemen zijn en (schriftelijke) afspraken te maken met de kinderen en de burens en goed in de gaten houden of die worden nageleefd.

Kantoor Binnenvaart heeft met VANDIJK Advocaten in Rotterdam afspraken over een (internet)spreekuur voor leden en contractanten. Aangesloten ondernemers kunnen via internet vragen stellen, die zo mogelijk per ommegaande door een advocaat worden beantwoord. Het gaat uiteraard niet om volledige juridische bijstand, maar om een eerste advies. U kunt de vragen sturen naar: info@kantoorbinnenvaart.org

Boven 110 meter vaak nog vergunning nodig

door Jan Kruisinga

Er komen steeds meer schepen in de vaart langer dan 110 meter. Op een aantal rivieren/vakken moet daarvoor nog steeds vergunning worden aangevraagd. Kantoor Binnenvaart heeft beheerders, zowel via de ESO als Koninklijke Schuttevaer, gevraagd die verplichting af te schaffen, maar daar zit nog weinig schot in. Veel beheerders willen de vinger aan de pols houden, vooral vanwege eventuele toename van calamiteiten en schade aan oevers en kunstwerken. Een overzicht:

■ Rijn

Op de Rijn moeten schepen langer dan 110 meter een eenmalige vergunning hebben voor het riviervak Sankt Goar-Bingen bij een waterstand van Pegel Kaub boven 460 cm en lager dan 85 cm. Die moet worden aangevraagd met een kopie van het originele certificaat. Het kan zijn dat u tijdens de aanvraagprocedure een geladen proefvaart moet maken. De vergunning geldt tot afloop van het certificaat van onderzoek. Voor koppilverbanden gelden bij de genoemde waterstanden speciale formaties. Meer informatie geeft onderstaande WSA, waar ook de vergunningen kunnen worden aangevraagd. WSA Südwest, Brucknerstrasse 2, D-55127 Mainz, Deutschland. (tel. 0049-(0)6131 979 357)

■ Moezel en Saar

Ook op de Moezel en de Saar moeten alle schepen langer dan 110 meter eenmalig een vergunning aanvragen. Ook weer met een kopie van het originele certificaat. Een voorlopig certificaat wordt niet geaccepteerd. De aanvraag kan met name in Duitsland een paar maanden duren. Voor het Duitse gedeelte moet de aanvraag naar: WSA Südwest, Brucknerstrasse 2, D-55127 Mainz, Deutschland. Voor het Luxemburgse naar: Service de La Navigation, 36 Route de Machtum, L-6753 Grevenmacher, Luxembourg. Voor

het Franse: Service de La Navigation de Nord-Est, 10 Rue Viktor Poirel, F-5400 Nancy, La France

■ Duitse Kanalen

Op de Duitse kanalen gelden regels voor de vakken: Wesel-Dattelnkanaal tot Dortmund haven en Rhein-Hernekanaal tot km 24.5. Er moet voorafgaand aan elke reis toestemming worden aangevraagd. Dat gaat vrij snel. U moet bellen als u de reis aangeboden krijgt en die uiteraard pas afsluiten als u toestemming krijgt. Er zijn nog geen gevallen bekend waar dat werd geweigerd, maar het lijkt een te groot risico zonder melding/vergunning richting Duitse kanalen te varen. Aanvragen kan alleen binnen kantooruren en vrijdags tot 12 uur. (tel. 0049-(0)251 2708 353/4)

■ Main

Alle schepen langer dan 110 meter moeten een vergunning aanvragen die voorzien is van een sterkteberekening van de boegschroef. Bij koppilverbanden tellen eventuele 'middenschroeven' niet mee. Een enkelvarend schip van 110 tot 120 meter moet een trekkracht hebben van 18 kN (1,8 ton). Bij een lengte van 120 tot 135 meter moet de minimale boegbesturing 27 kN (2,7 ton) zijn. Voor dubbelschroefers met 2 x 400 pk voortstuwing gelden geen boegschroefseisen. Duwverbanden van 90-110 m met een enkele schroef moeten een boegbesturing van 18 kN hebben. Van 120 tot 135 meter is dat 27 kN en van 135 tot 190 meter 36 kN trekkracht. Bij een lengte van 90 tot

110 meter en 2 x 350 pk voortstuwing is geen boegschroef nodig. Bij vernieuwing van het certificaat van onderzoek moet opnieuw de sterkteberekening worden overlegd. Er is een kans dat de sterkte wordt gecontroleerd. Voor het traject tot Aschaffenburg kan de vergunning worden aangevraagd bij: WSA Aschaffenburg, Oberrauerstrasse 6, 63739 Aschaffenburg, Deutschland. Voorbij Aschaffenburg tot Regensburg bij: WSD Süd, Worthstrasse 19, Plz 97082 Würzburg, Deutschland

■ Nederlandse Maas

Op de Maas wordt gewerkt met onthefingen. Beneden de volgende afmetingen is géén ontheffing nodig: Maas-Waalkanaal tot Maasbracht: 193 x 13.50 x 3.00 m. Maas-Waalkanaal en Maas tot Born: 137.50 x 15.50 x 3.00 m. Born-Stein: 137.50 x 14 x 3.00 m. Vanaf Stein tot Maastricht (Beatrixhaven): 135 x 11.50 x 3.00 m of 110 x 12 x 3 m. Vanaf de Beatrixhaven naar Maastricht is weer 14 meter breed toegestaan. Wanneer genoemde afmetingen worden overschreden is een ontheffing nodig. Die kan worden aangevraagd bij: Rijkswaterstaat Limburg, Dienstkring Maas, Postbus 1578, 6201 BN Maastricht

■ Albertkanaal

Voor schepen langer/breder dan 134/12.50 meter moet een toelating worden aangevraagd bij: N.V. De Scheepvaart, Havenstraat 44, B-3500 Hasselt, België. (tel. 0032 -(0)11 225912)



Jachten naar de Donau

Ook de recreatievaart heeft de Donau ontdekt. Afgelopen zomer maakten tien jachtjes een trip van Regensburg naar het Roemeense Orsava. De terugreis was een makkie langs het ms Dunarea 3 van de firma Touax in Constanza. (foto Pierre Verbergh)

TopTips

APK-KEURING - Als je veel in het buitenland bent schiet de APK-keuring van je auto er gemakkelijk bij in. Volgens de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) is het geen probleem de keuringsdatum een paar weken te overschrijden. Het is wel wijs je verzekering even in kennis te stellen. In het buitenland levert een (niet te lang) verlopen APK-keuring meestal geen probleem op, in Nederland wordt daar wel voor bekeurd. Sinds dit voorjaar is het mogelijk via internet (www.RDW.nl) de technische gegevens van je auto op te vragen of na diefstal een nieuw kentekenbewijs aan te vragen.

ZIEKTEKOSTEN AFTREKBAAR - Veel mensen kunnen bij de belasting geld terugkrijgen voor gemaakte ziektekosten. Het betalen van de ziektekostenpremie is soms al voldoende om in aanmerking te komen voor teruggave, maar ook door (een combinatie van) andere kosten (dieet, hulpmiddelen, kilometers) kunt u geld terugkrijgen. Bewaar dus rekeningen en bonnen en overleg met uw boekhouder.

CONTRACTEN OPZEGGEN - Via www.onlinecontracten.nl kunt u gratis lopende contracten, abonnementen en lidmaatschappen registreren en krijgt u een e-mail als een opzegtermijn in zicht is. Zo voorkomt u stilzwijgende verlenging omdat u niet op tijd heeft opgezegd. Ga naar de site en vul op een persoonlijke pagina de gegevens in van abonnementen op bladen, lidmaatschappen van organisaties, contracten (mobiele telefoon), verzekeringen en dergelijke. Dat is even wat werk, maar vervolgens krijgt u wel een seintje per e-mail mét een link naar een eventuele opzeggbrief. Het is zelfs mogelijk contractinformatie van aanbieders te raadplegen die u zelf niet meer kunt vinden.

Spiegelbeeld

(Zoek de elf verschillen)



Examens en vaarbewijzen nu bij CBR

De uitvoering van de binnenvaartexamens en de uitgifte van vaarbewijzen wordt sinds 1 augustus niet meer uitgevoerd door het KOFs, maar de nieuw opgerichte Afdeling Binnenvaart van het CCV, onderdeel van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. Het CCV neemt samen met de Stichting Examenhuis ook vrijwel alle examens voor beroepschauffeur en logistiek medewerker af en het ministerie hoopt dat de bundeling tot meer efficiëntie leidt.

De medewerkers van het KOFs zijn meeverhuisd naar Rijswijk. Het adres van de nieuwe Afdeling Binnenvaart is: postbus 1970, 2280 DZ Rijswijk. Het bezoekadres: PC Boutenslaan 1 in Rijswijk. De afdeling is op werkdagen tussen 9 en 12 uur te bereiken op telefoonnummer: 070-372 05 80. Het faxnummer is 070-372 05 90, het algemene mailadres: ccv.binnenvaart@cbr.nl Meer informatie is te vinden op www.binnenvaartexamen.nl of www.vaardocumenten.nl Voor volgend jaar staan in ieder geval drie gecombineerde examendagen (januari, mei en september) gepland voor de examens schipper RKM/AB, Rijnvaart, zeilvaart, voorschot, marifonie en ondernemer.

A d v e r t e n t i e

Nieuws van ONS

Bijna de helft van alle ONS- en RKSBLeden heeft de enquêteformulieren over sloop- en pensioenfondsen bestuurszaken ingevuld. Dat is een geweldig resultaat! We hopen de uitkomst van de ledenraadpleging in het oktobernummer te presenteren! Een van de belangrijkste vragen was natuurlijk of u jaarlijks een premie wilt betalen om een pensioen-/sloopfonds te creëren. Vooruitlopend op de resultaten alvast wat (ingekorte) reacties:

... "Dan willen we wel de zekerheid dat we, als we over 15 jaar stoppen ook echt een sloopuitkering krijgen en niet alleen voor een ander hebben betaald."

... "Ik heb geen zin weer geld te pompen in iets wat door de nieuwbouw veroorzaakt is. Pak die grote jongens maar aan!"

... "Slooppremie? Hoeveel jaren hebben we daaraan betaald? Er zijn nog nooit zoveel nieuwe tonnen aan de markt toegevoegd. Dus alleen in combinatie met een tonnageslop."

... "Wie zijn spits destijds liet slopen en niet stopte, heeft nu 135 meter ijzer, veel schuld en altijd haast. Eén voordeel: die

schippers worden niet zo oud, dus het schuift wel lekker door.."

... "Als ik elk jaar een bedrag opzij zet heb ik over x jaar iets. Als ik dat bedrag in een fonds stort, moet je mensen inhuren om dat te beheren (voor niks werken doen alleen schippers), dus ik denk dat dat alleen maar minder opbrengt."

... "Dan zullen makelaars wel weer iets verzinnen om er flink van te profiteren en nog meer overbodige scheepsruimte in de markt zetten om de eigen financiën op te krikken."

... "Voordat besloten wordt tot een nieuwe sloopregeling moeten we eerst goed nadenken wat voor invloed dit op de markt heeft. Waardevastere schepen? Hogere vrachten? Bescherming tegen ongebreidelde nieuwbouw?"

... "Als je in 1982 voor één miljoen gulden een schip hebt gekocht en er in de loop der jaren meer dan 1,5 miljoen aan hebt vernieuwd, is het erg frustrerend dat je nu afhankelijk bent van wat de gek er voor geeft."

... "Het is mijns inziens fout de verkoopopbrengst van het schip te zien als pensioen. Pensioen moet je opbouwen buiten je bedrijf."



Nieuwe vlaggen!

We hebben een nieuwe voorraad ONS-vlaggen (formaat 75 x 120 cm), dus als uw bondsvlag er niet meer al te fraai bijhangt kunt u langskomen of bellen (tel.: 010-2060601). Voor leden is elk jaar een nieuwe vlag beschikbaar. Maar dan moet u hem natuurlijk wel in de mast hangen!

Overleden

Op 2 augustus overleed in Den Bosch Harmie van der Hoek (59) van ms Disponibel.

Ze was al enige tijd ernstig ziek. Onze condoleances gaan uit naar Jan, Ingrid en Jacko en overige nabestaanden. (Correspondentieadres: Heymansstraat 54, 3076 CG Rotterdam)

Van harte!

Ab en Alie Oost-Mandemaker vierden begin september dat ze beiden dit jaar 65 zijn geworden en in augustus 45 jaar getrouwd waren. Ook verkochten zij hun Tjoba. (corresp. adres: Oostermoer 51, 8245 DG Lelystad)

VRAAG EN ANTWOORD

De politie was aan boord en vroeg naar de verklaring omtrent de inbouw en het functioneren van radar en bochtanwijzer. Is dat verplicht en waar kan ik die krijgen?

Ja, dat is verplicht. In artikel 1.10 van het Rijnvaartpolitiereglement (en BPR) staat welke papieren u aan boord moet hebben en dit is er een van. De verklaring krijgt u van de IVW Divisie Scheepvaart te Rotterdam, na inspectie aan boord. IVW heeft het inspectieverzoek liefst schriftelijk met alle gegevens van schip en eigenaar. Dat kan per fax (010-2668568) en e-mail (nsi@ivw.nl). Het tel.nr. is 010-266 85 00.

Ik ben bezig met een schip van 105 meter. Welke bemanning is dan vereist in de A1 op de Rijn ?

Indien het schip is uitgerust met een kopschroef die vanuit de stuurhut bediend kan worden, is de minimumbemanning schipper, stuurman en lichtmatroos. Zo niet dan kan gekozen worden tussen schipper, stuurman en matroos of schipper, stuurman en twee lichtmatrozen. Eén van die lichtmatrozen mag vervolgens maximaal drie maanden van boord voor het volgen van een binnenvaartopleiding.

Hoe zit het ook weer met de kraan op de lensleiding van de bilge. Moet die verzegeld zijn of mag dat met een slotje?

Het mag allebei. Indien u kiest voor verzegeling dan moet dat door een IVW- expert. Als u voor een slotje kiest moet de sleutel in de machiniekamer op een aangeduide plaats opgehangen worden en gekenmerkt zijn. Het aantal en de plaats van de afsluiters moeten (onder punt 36) in het certificaat vermeld worden.

Van het secretariaat

Peter van Driel, sinds februari vorig jaar beleidsmedewerker bij de CBOB/Kantoor Binnenvaart, is eind augustus gestopt met zijn werk. Hij gaat met een compagnon verder als zelfstandig ondernemer in een bedrijf voor scheepselektronica en besturingssystemen. Peter hield zich bij ons vooral bezig met wetgeving en procedures rond veiligheid, arbozaken en ADN. Hij heeft veel ondernemers geholpen soms lastige procedures, succesvol af te ronden. Hij hield zich bezig met reproductie, hygiëncode, NIWO-afvalstoffen en digitalisering van de RI&E. U zag zijn naam ook boven veel artikelen in het Magazine. Wij wensen hem veel succes bij zijn verdere loopbaan!

Bestuursvergadering

Op de laatste bestuursvergadering is onder andere gesproken over:

- De voorstellen van vervoerders en verladers over aanpassing van de laad- en loswetgeving die door Deelorgaan Binnenvaart aan de minister is gestuurd. In het najaar wordt een besluit verwacht.
- Het bestuur dringt aan op verdere uitwerking van het marktobservatiesysteem. De CCR heeft een werkgroep ingesteld, maar men wil resultaten.
- Het VROM-standpunt over de afvalvervoerdersregistratie is wat betreft kredietwaardigheid en goed gedrag onwrikbaar. Het voorstel van de organisaties i.p.v. kredietwaardigheid ook de verzekeringspolis van schip en lading te accepteren is afgewezen. VROM vindt dat onvoldoende garantie. Het bestuur vraagt ESO actie te ondernemen richting Europese Commissie, ook omdat elk land een eigen regeling kent en wederzijdse erkenning ontbreekt.
- De afsluiting van terreinen in het kader van veiligheid mag op zich begrijpelijk zijn, maar daardoor is het de binnenvaartondernemer, zijn gezin en personeel soms onmogelijk buiten gangbare bedrijfstijden het schip te verlaten. Men onderzoekt nu een soort 'schipperspas'. Het bestuur

dringt aan te kijken hoe het zit met recht van overpad. Het moet mogelijk zijn via het bedrijfsterrein de openbare weg te bereiken.

- In oktober wordt een speciale bestuursbijeenkomst gehouden over zaken als contact met leden, noodzaak van identiteit en profilering, prioriteiten en samenwerking.
- De berichtgeving via e-Voortvarend wordt erg gewaardeerd en wordt voorlopig zo voortgezet.

Overleden

- 7 augustus, Willy Janny Steenberg-van der Linden, 62 jaar, ms Janny, corr.adres p/a Rijkestraat 21, 3295 BS 's-Gravendeel.

Geboren

8 juli: Rosanne, dochter van Arjen en Sonja Trouwborst, mbs Navio; corr. Adres: Dorpsstraat 97, 3935 AB Ouderkerk a/d IJssel.

20 juli: Martin Cornelis (Corné), zoon van Peter en Florianne Kruijt, ms Gratias; corr.adres: Van Baerlestraat 19, 2221 HC Katwijk aan Zee.

Heuglijk

Jan en Adrie Fernhout-van der Wiel waren 20 juni 60 jaar getrouwd. (Reggestraat 79, 7468 EJ Enter) Geert Poker en Willemien van Waardenberg, ms Gondel waren op 10 september 40 jaar getrouwd. (Bosboom Toussaintstraat 97, 3314 GC Dordrecht)

Nieuw in de vaart

Kvb Amethyst van Kees en Ethelca Heuvelman, Ouderkerk a/d IJssel (104 en 86 x 11,45 x 3,58) totaal laadvermogen ca 6000 ton.

Kerkdiensten Mannheim

Vanaf 7 augustus zijn de diensten niet meer in de Jungbuschstrasse, maar in de Hafenkirche in de Kirchenstrasse daarachter. Aanvang 11 uur. Info: Ds. M.B. Nieuwkoop, Nieuwe Deventerweg 74, 8014 AJ Zwolle tel. 038 - 4650155/e-mail. Ries. Nieuwkoop@daxis.nl

Vandaag en morgen

Zie, nu is het de dag van het heil II Korinthiërs 6: 2

We zijn weliswaar mensen van een dag, maar de meesten van ons zijn gewend om heel wat dagen voor uit te kijken. Niet alleen als je jong bent en bouwt aan je toekomst. Ook in latere levensfasen denken we vooruit. Toen ik nog in de twintig was, maalde ik niet om mijn pensioenopbouw. Na acht jaar werken in deeltijd, begon ik me te realiseren dat dit niet handig was voor het inkomen van later.

Laatst kwamen toevallig twee kunstenaars aan het woord in dezelfde krant. Ze vertelden hoe vervelend het was, dat ze altijd maar vooruit moesten denken. Waren ze nog maar net begonnen met een nieuwe serie voorstellingen, moesten ze alweer een titel opgeven en ideeën voor een seizoen dat nog lang niet aangebroken was.

In het bijbelse denken verloopt het leven in dagen. Er is een eerste dag, zo goed als er een laatste dag zal zijn, die hoopvol jongste dag heet. Ja, we kunnen ons veel zorgen maken tussen de dag van onze geboorte en die van ons sterven, maar de bedoeling is om nu, de dag van vandaag, al te leven in het vertrouwen dat alles goed komt.

Daarom wekt de apostel Paulus zijn lezers op die vreugde niet over het hoofd te zien, maar aan te grijpen. Is alles dan nu al goed? Zeker niet. Lees maar verder in zijn brief om te weten wat hem allemaal aan leed en druk overkwam. Toch laat hij zich niet bepalen door het leed, maar door de overwinning van de Heer, Jezus Christus. Zijn smaad en dood hadden immers veranderende, vernieuwende kracht. Dat gebeurde op een vreselijke dag, die Goede Vrijdag heet. De dag die waar maakt wat de Here God in het begin al uitsprak, toen Hij zag dat de schepping goed was.

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