

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 7 - NUMMER 10 - NOVEMBER 2005

'Kost en inwoning' zorgt voor verwarring over hoogte salaris

Zonder AOV rest bij ziekte of ongeval hooguit de bijstand

Nieuw Scheepvaartreglement en ADNR van kracht in België

Laatste kans om dreigend prepensioengat te verkleinen

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

Abonnementprijs 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 aangeslotenen 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:
Annemarie van Oers



Vaar kostprijsbewust! 13

GASOLIE IS DUUR
VAAR DUS KOSTPRIJS BEWUST
HOU DE VAART ERIN!
KOSTPRIJSBEWUST



VNF verbetert bedieningstijden 14 en 15



Tien vragen aan: Jos Hubens 17 en 18

Opgelost	4
KB-inloopmarkt	5
Verwarring 'loon in natura'	7
Planning vakexamens	8
Uitspraak Veghel	9
Arbeidsongeschiktheid	11
Nieuwe ziektekostenstelsel	13
Plannen Franse vaarwegen	14/15
Aftrek lijfrente stopt	16
Tien vragen aan...	17/18
Nota Mobiliteit	19
Levensloopregeling	21
Gecombineerde loonaangifte	21
Spiegelbeeld	22
Hygiëncode	22
Toptips	22
Nieuw Scheepvaartreglement België	23
Vraag en antwoord	23
ONS/RKSB-vergadering	25
Van het CBOB-secretariaat	26

rubrieken

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

23, 25 en 26

Deurwaarder op je dak...

door Gerard Kester

Het zal je maar gebeuren. Van de ene op de andere dag krijg je een deurwaarder op je dak die je vertelt dat je door de rechtbank veroordeeld bent voor het niet betalen van een havengeldrekening. De deurwaarder vraagt of je nu eindelijk eens wilt betalen. Anders volgt beslaglegging...

In vertwijfeling vraag je advies bij je rechtsbijstand. Helaas valt deze zaak niet onder de dekking, maar zij zoeken wel het een en ander uit. De vordering havengeld is op zich terecht en het vonnis van de rechtbank een feit. Om verdere escalatie en kosten te voorkomen betaal je de deurwaarder. Pijnlijk is wel, dat er bij de oorspronkelijke havengeldrekening van 60 euro ongeveer 400 euro kosten gekomen zijn...

Het zit je niet lekker. Dan zie je in het dossier dat de gemeente en de deurwaarder de post over het havengeld telkens naar een verkeerd adres hebben gestuurd. Een adres dat je al meer dan 15 jaar niet meer hebt. Hoe kan het nou in Nederland voorkomen dat je veroor-

deeld wordt zonder dat je daar zelf iets van weet? Zonder dat je een dagvaarding hebt gehad, zonder dat je je hebt kunnen verweren? Om antwoord op die vragen te krijgen, stuur je het dossier naar Kantoor Binnenvaart met het verzoek of zij er naar willen kijken.

Dat doen wij en de conclusie is snel getrokken. Op het moment dat de gemeente de deurwaarder inschakelt om een vordering te innen en deze een procedure start bij de rechtbank, moet de deurwaarder een zogenaamde adresverificatie doen. Dus controleren of het adres van de schuldenaar juist is. Was dit gebeurd, bijvoorbeeld bij de Gemeentelijke Basisadministratie waar gerechtsdeurwaarders toegang tot hebben, dan was daar direct het goede (domicilie)adres van de schipper uitgerold en was de zaak opgelost. Fout van de deurwaarder dus, waarmee ook de rechtbank op het verkeerde been is gezet. Wij wijzen de deurwaarder op het verzuim en vragen terugbetaling van die 400 euro kosten. De deurwaar-

der wijst dat af en wij leggen namens de schipper een klacht neer bij de Kamer voor Gerechtsdeurwaarders te Amsterdam. De klacht wordt in behandeling genomen en tijdens de mondelinge zitting, waar wij de schipper vertegenwoordigen, moet de deurwaarder toegeven dat hij heeft verzuimd de adresverificatie te doen. Hij zegt toe de schipper de kosten te zullen vergoeden.

Via de ether

Nederland 1, 2 en 3 zijn voorlopig gewoon via de ether te bekijken. Een meerderheid in de Tweede Kamer wil pas met het uitzenden van analoge televisie stoppen als er een goed, gratis alternatief is. Ondanks het feit dat digitale televisie nu jaarlijks al 11 miljoen euro oplevert. Bij afschaffing van de analoge variant zouden plattelandsbewoners en binnenschippers zijn aangewezen op duurdere voorzieningen als kabel-tv of schotelantennes.

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

KB-inloopmarkt op Europort Maritime

Collectieve zorgverzekering

Kantoor Binnenvaart onderzoekt de mogelijkheid een aantrekkelijke, collectieve zorgverzekering voor werkgevers en werknemers in de binnenvaart af te sluiten. We zijn met diverse aanbieders in gesprek over zo'n binnenvaartpolis. Omdat de details van het nieuwe ziektekostenstelsel en de exacte kosten van de basis- en de diverse aanvullende verzekeringen nog niet bekend zijn, is nog niet duidelijk of en wanneer dat gaat lukken. (Meer over het nieuwe zorgstelsel op pag. 13)

Servicecontract 2006

Tot nu toe hebben zich dit jaar 87 nieuwe binnenvaartondernemers aangemeld bij Kantoor Binnenvaart. Deze groei maakt het mogelijk de contractprijs in 2006 op hetzelfde niveau te houden. Alleen de meerkosten van de aansluiting bij MKB Nederland voor 2006 zullen we doorberekenen. Dat is twintig euro per contractant. De kosten voor een KB-servicecontract bedragen in 2006 dus 120 euro per schip plus 30 cent per ton. Wij bedanken onze leden en contractanten voor de goede mond tot mond reclame, die mede heeft bijgedragen tot deze groei!

Kantoormemo

Leden en contractanten waar we het e-mail adres van weten, ontvangen regelmatig een Kantoormemo met actuele informatie. Wilt u ook gebruik maken van die GSM-vriendelijke e-mailservice? Geef dan uw @-adres, naam en scheepsnaam door via: memo@kantoorbinnenvaart.org

Nieuwe KB-ers

Nieuwe contractanten vanaf oktober: ms Orion (610 ton), ms Esperance (1185 ton), ms Navicella (1132 ton), mts Olympic (3157 ton), ms Tempo Passato (1010 ton), ms Lammy (1100 ton), Arie-V (535 ton) en ms Cambio (635 ton).



1.



2.

1. Op de inloopmarkt konden leden en contractanten vragen stellen aan de KB-medewerkers. Ook vertelden diverse 'huisspecialisten' over hun diensten en producten. Het was niet zo druk, maar de KB-ers die er waren vonden de bijeenkomst nuttig en gezellig.

2. Kantoormanager Jan Veldman presenteerde tijdens de inloopmarkt de nieuwe vlag van Kantoor Binnenvaart. Er is al een KB-wimpel, maar op verzoek van veel leden is daar nu een vlag aan toegevoegd. Alle varende leden kregen vast een vlag mee. Elk lid of contractant krijgt één nieuwe vlag per jaar. Ze zijn af te halen bij ons secretariaat in Rotterdam.

3. Ook op de beurs zelf werd met veel (nieuwe) leden en contractanten gesproken.



3.

A d v e r t e n t i e

'Kost en inwoning' zorgt voor verwarring over hoogte salaris

'Afschrijving niet afhankelijk maken van waarde schip'

door Jan Veldman

De inhouding voor maaltijden en wonen aan boord op de loonstrook of het arbeidscontract zorgt bij het verlenen van tewerkstellingsvergunningen regelmatig voor problemen. Ook in andere gevallen ontstaat verwarring doordat onduidelijk is of het afgesproken bruto- of nettoloon in- of exclusief kost en inwoning is. In de binnenvaart word je op twee manieren beloofd: in geld en in natura (kost en inwoning). Die vormen samen het brutoloon waarover belasting en premies moeten worden betaald.

Met het Centrum voor Werk en Inkomen (CWI) zijn afspraken gemaakt om problemen en afwijzingen te voorkomen. We hebben ook de bij ons aangesloten boekhoud- en administratiekantoren gevraagd de salarisstroken na te kijken op de juiste benamingen. Om te voldoen aan de door de CAO vastgestelde bruto bedragen, moeten loon in natura en loon in geld bij elkaar opgeteld het bedrag van de loontabel zijn. Loon in natura moet vervolgens van het netto loon ingehouden worden. Een en ander moet op de loonstrook inzichtelijk zijn. Vooral in gevallen waar het minimum/CAO-loon wordt betaald, zoals bij Oost-Europees personeel, is het mogelijk dat door een verkeerde systematiek te veel loon wordt betaald. Dat kunt u moeilijk terugdraaien, maar het is wel iets om bij nieuw personeel op te letten! Het gaat erom dat ook over het loon in natura belasting en premies moeten worden betaald. Het is wettelijk verplicht op de loonstrook bedragen op te nemen voor verstrekte maaltijden en wonen aan boord. Het salaris wordt vervolgens verhoogd met door de fiscus vastgestelde bedragen van in natura genoten loon. Over dat bruto loonbedrag worden alle inhoudingen berekend. Vervolgens wordt van het berekende nettoloon het 'loon in natura' afgetrokken. Dat bedrag wordt uitbetaald aan de werknemer.

Normbedragen

De Belastingdienst hanteert vaste bedragen voor 'kost en inwoning' aan boord. Op dit moment is dat voor de maaltijden € 4.45 per dag (tabel 14/ paragraaf 17.21).

Voor gezinsleden van de werknemer wordt het bedrag aangepast:

- tot 80% van de norm voor elk gezinslid van 18 jaar of ouder
- tot 50% van de norm voor elk gezinslid tussen 12-18 jaar en
- tot 30% van de norm voor elk gezinslid onder de twaalf.

De normbedragen voor verstrekte huisvesting aan boord van binnenschepen en baggermaterieel (tabel 13/ paragraaf 17.21) zijn:

	Per maand	per week	per dag
Werknemer:	€ 52,00	12,00	2,40
Werknemer met gezin:			
tussen 500 en 2000 ton:	€ 96,75	22,50	4,50
boven 2000 ton:	€ 129,00	30,00	6,00
ander schip	€ 64,50	15,00	3,00

Uren tellen voor loon naar arbeid

Wie aan kan tonen dat Oost-Europees personeel minder dan het in de CAO voorgeschreven aantal uren werkt, mag een dienovereenkomstig lager salaris betalen. Belangrijk is dat dat duidelijk en controleerbaar genoteerd wordt. Daarover is overeenstemming bereikt met het Centrum Werk en Inkomen (CWI)

De afspraken zijn vooral belangrijk voor ondernemers die 's zondags of in het weekend niet varen. In die gevallen maakt je personeel minder uren. Het CWI paste, bij de voor Pools en Tsjechisch personeel gebruikelijke roosters van drie/vier weken op en af, het CAO-rooster voor de systeemvaart toe. Daar hebben we als Kantoor Binnenvaart bezwaar tegen gemaakt. Volgens de CAO voor de systeemvaart mag daar maximaal twee weken achter elkaar worden gewerkt. Bovendien geldt daar in alle gevallen een diensttijd van 12 uur per dag. Bij veel vergunningaanvragen van gezinsbedrijven was/is dat niet het geval. Probleem was dat de aanvraag of verlenging van de tewerkstellingsvergunning werd afgewezen, omdat de systeemtoeslag niet werd toegepast. Dat is ruim een jaar geleden rechtgetrokken. Inmiddels komen de eerste verlengingsaanvragen binnen en daarover zijn nu duidelijke controleafspraken gemaakt.

Om voor alle partijen duidelijk en inzichtelijk te maken hoeveel dagen/uren er daadwerkelijk wordt gewerkt, is afgesproken dat de betreffende werkgevers dat bij gaan houden op kopieën van de bladzijden uit het vaartijdenboek. U moet kopieën maken omdat dit niet in het vaartijdenboek bijgeschreven mag worden. Maak voor de verlenging van de tewerkstellingsvergunning kopieën van de dagen dat de betreffende werknemer aan boord was. Zet daar vervolgens in de kantlijn op welke dagen er hoeveel uren gewerkt is. Tel dat per bladzij op en maak een totaaloverzicht. Als dan blijkt dat er naar verhouding minder is gewerkt dan het aantal in de CAO voorgeschreven dagen (230,75) en uren (1846), mag het salaris dienovereenkomstig lager zijn. Als u nog vragen heeft kunt u contact opnemen met Kantoor Binnenvaart, tel.: 010-2060600 (vragen naar Jan Veldman).

Vakexamens Binnenvaart

De afdeling Binnenvaart van CCV heeft de examendata 2006 vastgesteld. CVV heeft de uitvoering van de binnenvaartexamens en uitgifte van vaarbewijzen sinds 1 augustus overgenomen van het KOFs. De schriftelijke examens vinden overdag plaats, de mondelinge zoveel mogelijk 's avonds.

Voor alle examens geldt dat kandidaten drie tot vier weken voor een examen worden opgeroepen. In de examenoproep staan dag en aanvangstijd, plaats van het examen (meestal Rotterdam), het examenrooster en eventuele vrijstellingen.

SCHIPPER BINNENVAART, RIJNVAART EN VOORSCHOT SCHIPPER

schriftelijk gedeelte:	sluitingsdatum:
Maandag 23 januari 2006	15 december 2005
Maandag 20 maart 2006 *	15 februari 2006
Maandag 15 mei 2006	1 april 2006
Maandag 2 oktober 2006	15 augustus 2006

* uitsluitend examen voorschot

SCHIPPER ZEILVAART **

schriftelijk gedeelte :	sluitingsdatum:
Maandag 23 januari 2006	15 december 2005
Maandag 20 maart 2006	15 februari 2006
Maandag 2 oktober 2006	15 augustus 2006

Bij onvoldoende aanmeldingen kunnen examendata vervallen

** het examen voor de zeilmodule wordt georganiseerd door de Enkhuizer Zeevaartschool (tel.: 0228- 3163 64)

Mondelinge examens worden gehouden in de weken aansluitend op het schriftelijk. Als een kandidaat naast het mondelinge examen, slechts voor 1 of 2 onderdelen schriftelijk examen moet doen, wordt dat in de regel gecombineerd zodat de kandidaat maar één keer hoeft te reizen.

BASISCERTIFICAAT MARIFONIE

Examendata:	sluitingsdatum:
Maandag 23 januari 2006	15 december 2005
Maandag 20 maart 2006	15 februari 2006
Maandag 15 mei 2006	1 april 2006
Maandag 2 oktober 2006	15 augustus 2006

ONDERNEMER IN DE BINNENVAART

Examendata:	sluitingsdatum:
Maandag 15 mei 2006	1 april 2006
Maandag 2 oktober 2006	15 augustus 2006

BASISDIPLOMA ADN R

Examendata:	sluitingsdatum:
Woensdag 15 februari 2006	1 januari 2006
Woensdag 19 april 2006	15 maart 2006
Woensdag 14 juni 2006	1 mei 2006
Woensdag 20 september 2006	15 augustus 2006
Woensdag 13 december 2006	15 november 2006

ADNR CHEMIE

Examendata:	sluitingsdatum:
Woensdag 15 februari 2006	1 januari 2006
Woensdag 19 april 2006	15 maart 2006
Woensdag 14 juni 2006	1 mei 2006
Woensdag 20 september 2006	15 augustus 2006
Woensdag 13 december 2006	15 november 2006

ADNR GAS

Het examen VGS-gas wordt één keer per jaar georganiseerd, meestal in mei.

Het adres van CVV 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- 3720580. Het faxnummer is 070-3720590, het mailadres: ccv.binnenvaart@cbr.nl Meer informatie is te vinden op www.binnenvaartexamen.nl of www.vaardocumenten.nl

Kamp filmt op Isla Hattumbia



In Hattem zijn de voorbereidingen begonnen voor het 49-ste Nationaal Kamp voor Schipperskinderen dat volgend jaar van 12 t/m 16 juni wordt gehouden. Begin november maakten kampstaf en mentoren de kampfilm. Thema is de legende van 'De verdwenen parels van Isla Hattumbia', een eiland dat op drift is geraakt in de Caribische zee en ten onder dreigt te gaan als er niet snel hulp komt. Natuurlijk wordt die hulp gedwarsboomd door lieden die

zelf op zoek zijn naar de parels en zo ontstaat (uiteraard) een spannende vete die in het kamp tot een hoogtepunt komt.

Het aantal deelnemers aan het kamp loopt door het afnemend aantal schipperskinderen nog steeds terug. De kampstaf is dan ook naarstig op zoek naar nieuwe deelnemende scholen.

Meer informatie is te vinden op: www.nationaalkamp.nl

(foto's Nationaal Kamp)

Schippers krijgen dubbel havengeld Veghel terug

'Rechter dwingt tot betalen'

door Gerard Kester

Het heeft even geduurd, maar na vijf jaar procederen krijgt een vijftiental schippers in totaal ruim 16.000 euro havengeld terug van de gemeente Veghel. Na de belastingrechter heeft nu ook de kantonrechter de schippers in het gelijk gesteld en moet de gemeente over de brug komen. Hieronder in het kort de historie.

Vanaf voorjaar 2000 vond een groot slakkentransport plaats van Rotterdam naar Veghel voor de aanleg van de A50. Gemiddeld genomen losten de schepen vijf keer in de veertien dagen, de ene week twee keer en de andere week drie keer. De gemeente Veghel inde elke keer dat het schip loste havengeld, terwijl in de verordening staat dat het briefje zeven dagen geldig is. De schippers vonden dat zeer onredelijk. Veel van hen zijn lid zijn van de CBOB, de ONS of contractant bij Kantoor Binnenvaart en namens de schippers tekenden wij bezwaar aan tegen de dubbele en driedubbele heffingen. Het transport liep door tot het najaar, dus in totaal ging het om een paar honderd bezwaarschriften. Tussentijds hebben we nog geprobeerd de gemeente ervan te overtuigen voor dit bijzondere transport tot een andere, redelijker havengeldheffing te realiseren, maar dat bleek vergeefse moeite.

Eind 2000 wees de gemeente alle bezwaarschriften af. Zij waren van mening dat per reis, oftewel lossing, betaald moest worden en dat de rechten van het 7 dagenbriefje vervielen bij het verlaten van de haven. Wij waren het daar uiteraard niet mee eens en tekenden beroep aan bij de Belastingkamer van het Gerechtshof te Den Bosch. Zoals gezegd ging het om honderden bezwaarschriften en om dan ook honderden beroepschriften te maken, leek ons niet praktisch. Dus hebben we Veghel voorgesteld in één zaak beroep aan te tekenen en het vonnis van de rechtbank vervolgens voor alle andere bestreden heffingen

havengeld te laten gelden. Die afspraak werd gemaakt en op schrift gezet.

■ Proefproces

We voerden het proefproces met Geert Poker van de Gondel. Het duurde uiteindelijk vier jaar voordat de mondelinge behandeling bij de Belastingkamer plaatsvond. Er werden wat argumenten gewisseld, vragen van de rechter beantwoord en na drie kwartier stonden we weer buiten. Na veertien dagen volgde de uitspraak; wij hadden gewonnen. Aan een inhoudelijk oordeel kwam de rechter niet toe omdat de gemeente een procedurele fout had gemaakt. Uiteraard vroegen we de gemeente vervolgens de afspraak na te komen en het havengeld terug te betalen. De behandelend ambtenaar reageerde daar lachend op. Van terugbetalen kon geen sprake zijn. Veghel had weliswaar verloren, maar niet op inhoudelijke gronden, dus gold de deal volgens de ambtenaar niet.

We hebben het er uiteraard niet bij laten zitten en zijn een procedure gestart bij de rechtbank. Onlangs wees de rechter vonnis en liet geen spaan heel van het verweer van de gemeente. Alle vorderingen van de 15 schippers werden toegewezen en zijn inmiddels betaald!

Binnenvaartadvocaat

Kantoor Binnenvaart heeft zich in deze zaak bij laten staan door mr. Joris Klompé. Hij voer vroeger op de Gandalf en was mede-initiatiefnemer van de Belangengroep Alleenvarende Schippers (BAS). Nadat hij gestopt is met varen, is hij een rechtenstudie gaan volgen en inmiddels werkt hij als advocaat bij een kantoor in Hilversum. Hij schreef voor Magazine Binnenvaart eerder een serie artikelen over arbeidsrecht.

Veel havengeldvragen

We krijgen veel vragen over havengeld zoals beschreven in de zaak Veghel. Voor twee weken betalen, binnen die twee weken terugkomen en weer betalen. Het lijkt onredelijk. Mag zo'n gemeente dat wel? Door de vele procedures die we inmiddels hebben gevoerd, hebben wij een aardig inzicht gekregen of een gemeente juridisch 'goed' zit of niet.

Probleem is dat gemeentes zelf hun tarieven en voorwaarden vast mogen stellen. Dit heet autonome bevoegdheid. Bij de hoogte van de tarieven hoeft de gemeente eigenlijk alleen maar rekening te houden met het begrip kostendekkendheid. De kwestie van de zeven of veertien dagen hebben de meeste gemeentes inmiddels dichtgetimmerd door dat als volgt in de verordening op te nemen. "De heffing is per reis en daarvoor mag de schipper maximaal 7 (of 14) dagen aaneengesloten in de haven verblijven."

Een veel gehoorde klacht is ook het totaal ontbreken van voorzieningen in sommige gemeenten. Dus veel betalen en daar weinig faciliteiten voor terug krijgen. Vaak is havengeld een belasting. De grondslag van de heffing is het gebruik van het water en niet meer dan dat. Gemeentes zijn dus niet verplicht een 'tegenprestatie' te leveren. Langs gerechtelijke weg is op dit vlak weinig meer te bereiken. Dat moet dus via overleg. De diverse Schuttevaerafdelingen doen daar veel aan, maar dat valt niet mee. Alle gemeenten komen geld tekort en havens zijn nu eenmaal duur...

A d v e r t e n t i e

Zonder AOV rest de bijstand

door Wyb van der Veen, relatiebeheerder Anker Advies

Ruim een jaar na de afschaffing van de verplichte arbeidsongeschiktheidsverzekering zelfstandigen (WAZ) is een groot deel van de ondernemers niet verzekerd tegen arbeidsongeschiktheid. Dat geldt ook voor het merendeel van de schippers. Toch worden jaarlijks nogal wat schippers geconfronteerd met ziekte of een ongeval waardoor ze korte, langere tijd of zelfs definitief arbeidsongeschikt zijn.

Er wordt vaak gedacht dat een arbeidsongeschiktheidsverzekering (AOV) niet te betalen is, maar na de aanpassingen van de specifieke KB-binnenvaartpolis is het wellicht toch goed eens naar de mogelijkheden te informeren. Als je geen AOV hebt, rest sinds de afschaffing van de WAZ de bijstand. Tenminste als je niet te veel eigen vermogen hebt, want in dat geval moet je eerst je schip en/of je huis 'opeten'. Daarbij is de bijstand bepaald geen vetpot. Voor een alleenstaande is dat nu 576.98 euro, voor een gezin 1153.96 euro per maand. Dat is niet veel om van te wonen en leven!

Dankzij de inspanningen van Anker Advies heeft De Goudse het beroep binnenvaart ingeschaald in een lagere risicoklasse. Daardoor zijn de premies van de AOV, waarvoor KB een mantelcontract heeft afgesloten, fors verlaagd. Het is nu ook mogelijk als eindleeftijd 65 jaar te kiezen. De verzekering keert uit als de schipper of zijn echtgenote ziek is of arbeidsongeschikt raakt, maar het is ook mogelijk een afgesproken bedrag uit te laten keren na overlijden door een ongeval, of de kosten van een vervangende arbeidskracht mee te laten verzekeren. De premies zijn uiteraard afhankelijk van uw persoonlijk pakket. Een eigentijdse arbeidsongeschiktheidsverzekering biedt veel keuzevrijheid. U bepaalt bijvoorbeeld zelf na welke wachttijd u de eerste uitkering wilt ontvangen en hoe hoog die dan moet zijn. Nogmaals, de premies zijn afhankelijk van heel veel factoren. Om toch een indicatie te geven één van de goedkoopste voorbeelden:

Uitgangspunten: Binnenschipper, uitkering tot 65 jaar. Genoemde premie is inclusief 12,5 procent korting voor leden/contractanten van KB. De premie is aftrekbaar van de belasting.

Leeftijd	verzekerd bedrag	premie	netto per jaar	omgerekend per dag
25 jaar	€ 11.473,-	€ 727,-	€ 421,66	€ 1,16
38 jaar	€ 11.473,-	€ 1.478,-	€ 857,24	€ 2,35
50 jaar	€ 11.473,-	€ 2.219,-	€ 1.287,02	€ 3,53

INGEZONDEN

De zin of onzin van verzekeren

Nadat ik een tijdje geleden een artikel had gelezen over verzekeringen viel me op dat je bijna alles kunt verzekeren. Er zijn er van de wieg tot het graf, teveel om op te noemen. Van de fietsverzekering tot de uitvaartverzekering en van de studieverzekering tot de overlijdensrisicoverzekering. Ik denk dat het verstandig is als iedereen eens een lijstje maakt van de verzekeringen die hij of zij in de loop der jaren heeft afgesloten. Om vervolgens eens te kijken in hoeverre daar dubbele dekking in voorkomt, want hoe minder overlapping, hoe lager de totale premie. Bovendien zijn er risico's die je beter zelf kunt afdekken door er geld voor opzij te zetten.

Een verzekering waar eigenlijk geen enkele zelfstandige buiten kan is die tegen arbeidsongeschiktheid, maar ook hier is naar mijn idee wel wat winst te behalen. Als je naast je arbeidsongeschiktheidsverzekering (AOV) tevens een pensioenverzekering afsluit met een flexibele ingangsdatum, kun je de einddatum van je AOV afstemmen op de vroegst mogelijke ingangsdatum van je pensioenverzekering. Dit heeft als voordeel dat je de duurste jaren van de AOV eruit haalt en die opvangt - mocht er wat gebeuren - door je pensioenverzekering eerder te laten ingaan. Stel dat je je AOV tot je 55-ste laat lopen en een pensioen/nabestaandenverzekering afsluit met een variabele ingangsdatum tussen 55 en 70 jaar (dit is redelijk gebruikelijk). Het bedrag wat je aan AOV premie uitspaart, al gauw 3000,- per jaar, kun je al die jaren extra aan je pensioenverzekering besteden. Om het nodige rendement/vermogen te hebben moet je natuurlijk wel op relatief jonge leeftijd zo'n pensioenverzekering afsluiten. Want let wel, een AOV is onmisbaar, maar we hopen er nooit gebruik van hoeven te maken. Met een pensioenverzekering is dat net even anders. Daar hoop je zoveel mogelijk geld van terug te zien.

Sjak Klein ms Ariela

(Zie ook nieuwe pensioenregels op pag. 16)

Administratieve lasten

De Kantoorbonden gaan de NIWO-registratie alsnog aanmelden bij de Meldpunten Tegenstrijdige Regelgeving en Administratieve Lasten. KB vindt dat de binnenvaart negatieve en ongewenste gevolgen ondervindt van de wijze waarop de, door de EU verplichte registratie van afvalvervoer, in ons land geregeld is.

KB zal de kwestie ook nogmaals in MKB Nederland aankaarten nu duidelijkheid over aanpassing van de registratie-eisen uitblijft. De Kantoorbonden hebben Europarlementariër Corien Wortmann eerder al gevraagd waarom de richtlijn niet in EU-alle landen op dezelfde wijze wordt geïnterpreteerd en uitgevoerd.

A d v e r t e n t i e

Ziektkostenstelsel

door Henk van der Velde

Moet ik iets doen om in 2006 verzekerd te zijn voor ziektekosten?

Iedereen krijgt uiterlijk 16 december een aanbieding van z'n huidige verzekeraar. Als u daar voor 1 januari niet op reageert blijft u bij die verzekering verzekerd. Desondanks heeft u tot 1 maart 2006 de tijd alsnog naar een andere verzekeraar over te stappen. Die moet u wel accepteren voor het basispakket, niet voor een eventueel aanvullend pakket.

Moet iedereen zich verplicht verzekeren?

De zorgverzekeringplicht geldt voor alle Nederlanders en iedereen die hier in loondienst werkt. Wie na 1 mei 2006 niet verzekerd is, riskeert een forse boete. Wie bezwaar heeft op grond van geloofs- of levensovertuiging hoeft zich echter niet te verzekeren. Gemoedsbezwaarden betalen wel een vervangende belasting ter hoogte van de inkomensafhankelijke premie van verzekerden met een vergelijkbaar inkomen. Werkgevers betalen dit voor hun werknemers. Het College voor Zorgverzekeringen (CvZ) zet deze

bedragen op een spaarrekening, waar ze in geval van zorgkosten een beroep op kunnen doen. Vanwege de solidariteitsgedachte wordt de helft van die vervangende belasting, of zoveel minder als het saldo bedraagt, overgeheveld naar het Zorgverzekeringsfonds. Als u door de Sociale Verzekeringbank al bent ontheven van rechten en plichten volgens de AWBZ, bent u automatisch gemoedsbezwaarde voor de Zorgverzekeringwet. Als u nog geen ontheffing van de Sociale Verzekeringbank hebt, kunt u die daar aanvragen.

Krijgen zelfstandigen ook zorgtoeslag?

De zelfstandige betaalt naast de hoofdelijke premie van ongeveer 1100 euro een inkomensafhankelijke premie van 4,4 % over zijn belastbaar inkomen van maximaal 30.000 euro. Medio 2006 stuurt de belastingdienst een voorlopige aanslag. Ook zelfstandigen hebben recht op zorgtoeslag bij een bruto jaarinkomen minder dan 30.000 euro of 40.000 euro bij een gezamenlijke huishouding. Zorgtoeslag over 2006 kan uiterlijk tot 1 april 2007 worden aangevraagd. U kunt dus ook wachten tot uw belastbaar inkomen over 2006 bekend is.

Mijn Tsjechische matroos heeft nog geen aanvraagformulier voor zorgtoeslag
Buitenlandse werknemers in Nederlandse loondienst vallen onder de verzekeringsplicht.

Voor een aanvraag zorgtoeslag moet hij contact opnemen met de Belastingtelefoon Buitenland. Hou het soft-nummer bij de hand! De zorgtoeslag kan desgewenst, hoewel dat omslachtiger en duurder is, op een buitenlandse rekening worden gestort. Aanvragen bij dezelfde Belastingtelefoon Buitenland. Als echtgenote (toeslagpartner) of kinderen niet zelf verzekerd zijn, hebben zij recht op zorg in het woonland ten laste van Nederland. Daarvoor moet uw matroos een bijdrage betalen aan het College voor Zorgverzekeringen (CVZ) in Amstelveen. De bijdrage bestaat uit een deel AWBZ-premie, nominale premie en inkomensafhankelijke premie. Registratie bij het CVZ is noodzakelijk (www.cvz.nl of + 31 (0)20- 3475555). Recht op zorg bestaat in principe alleen wanneer de echtgenote geen eigen inkomen heeft en als gezinsleden ook een (Nederlands) soft-nummer hebben. Aanvragen lopen ook via de Belastingtelefoon Buitenland, tel.nr.: +31 (0)555-385385.

Gasolie stijgt sneller dan opbrengst per ton

De gasolie is in oktober met 450 euro per kuub ruim twee keer zo duur als begin 2004. Wie wil blijven varen berekent die extra kosten natuurlijk door in de vrachtprijs. De extra opbrengst zou behalve in een stijgend vrachtprijsniveau



ook zichtbaar moeten worden in een hogere gemiddelde opbrengst per ton per dag. Helaas, in de VAART!vrachtindicator is die logische relatie niet te zien. De opbrengst per ton per dag stijgt telkens in het najaar, zo blijkt uit het overzicht van de laatste twee jaar. Van een structureel meestijgen met de gasolieprijs lijkt geen sprake. Dat de beide grafiekpatronen niet dezelfde stijgende lijn vertonen, onderstreept het belang van de KB-campagne: 'Gasolie is duur, vaar kostprijsbewust'!

In VAART!Vrachtindicator melden nu al 345 schippers anoniem hun vrachten. In ruil voor die informatie krijgen ze vier keer per dag een overzicht van alle vrachtmeldingen per e-mail. Een jaarabonnement kost - na een gratis proefmaand - 66 euro (excl. BTW, inclusief de bijna

dagelijkse e-mail nieuwsbrief VAART!Webnieuws, adverteren op VAART!Markt en alle updates van de Boordtelefoongids in pdf). Leden van Kantoor Binnenvaart krijgen twee gratis proefmaanden extra, plus de mogelijkheid de elektronische vrachtenmarkt Bargelink een maand lang uit te proberen. Meer info op www.vaart.nl

GASOLIE IS DUUR
VAAR DUS KOSTPRIJS BEWUST
HOU DE VAART ERIN! KOSTPRIJSBEWUST

Frankrijk bepaalt minimum bed

De Franse vaarwegbeheerder Voies Navigables de France (VNF) wil tussen nu en 2010 de bedieningstijden en andere vormen van dienstverlening aan de vaarweggebruikers geleidelijk standaardiseren en verbeteren. VNF heeft hiertoe een beleidsplan opgesteld, met richtlijnen en doelstellingen voor de regionale scheepvaartdiensten, die belast zijn met de exploitatie van de vaarwegen.

Het Franse (hoofd)vaarwegennet is voortaan in vier klassen verdeeld. Per klasse heeft VNF een minimum aantal bedieningsuren per dag vastgesteld die binnen drie jaar ingevoerd moeten zijn. Daarnaast een streefaantal dat binnen vijf jaar ingevoerd moet worden. Verder is een maximum aantal bedieningsuren

vastgelegd waarboven alleen tegen betaling geschut kan worden.

De regionale scheepvaartdiensten kunnen zelf kiezen voor een aantal bedieningsuren tussen het minimum en maximum, maar zijn wel aan bepaalde bloktijden gebonden. Op een klasse 1A vaarweg mag bijvoorbeeld minimaal 18

en maximaal 24 uur per dag geschut worden. De regionale scheepvaartdienst mag hier ook voor 20 of 22 uur bediening kiezen, waarbij dan respectievelijk van 04.00 of 02.00 tot 24.00 uur geschut moet worden. Zij mogen dus niet voor 23 uur bediening, of voor bediening van 01.00 tot 23.00 uur kiezen.

Bijgaand schema geeft een overzicht van alle mogelijke toekomstige Franse vaartijden voor de bedrijfsvaart. Klasse 4 is niet vermeld omdat hier bijna geen bedrijfsvaart meer voorkomt. De vaartijden kunnen hier bovendien per regio

Klasse	Omschrijving	Voorbeelden (lijst niet volledig!)	Seizoenen	dagen	Min. aantal uren m.i.v. 1-1-2008	Schuttijden	Streef aantal uren m.i.v. 1-1-2010	Schuttijden
1A	Vaarwegen >650 ton	o.a. Beneden-Seine, Saône, Rijn, Moezel, Petit-Rhône, C. du Rhône à Sète	geen	week	18	5-23	24	0-24
				zondag	18	5-23	24	0-24
1B	Minder belangrijke vaarwegen >650 ton	o.a. C. du Nord, Oise, C. latéral à l'Oise, Boven-Seine, Duinkerken-Scheldeverbinding, Deûle, Leie, Schelde, C. Pommeroeul-Condé, Marne (St-Maur, St-Maurice, Créteil)	geen	week	14	6.30-20.30	14	6.30-20.30
				zondag	9	9-18	9	9-18
2	Vaarwegen <650 ton: - met veel vervoer - met specifiek vervoer of de mogelijkheid daartoe - die een belangrijke verbinding tussen bassins vormen	o.a. Aisne, C. latéral à l'Aisne, C. de l'Aisne à la Marne, C. de l'Oise à l'Aisne, C. latéral à l'Oise, C. de St-Quentin, C. des Ardennes, C. latéral à la Marne, Marne boven St-Maur, Yonne tot Etigny, C. du Loing, C. de la Marne à la Saône, Petite-Saône, C. des Vosges, C. de la Marne au Rhin, Canal de l'Est Givet - Pont à Bar, C. de Calais tot Coulogne, Aa, Leie beneden Merville	n.v.t.	week	10	8-18	12	7-19
				zondag	9	9-18	9	9-18
3	Multifunctionele vaarwegen (weinig vervoer)	o.a. C. de Briare, C. latéral à la Loire, C. du Centre, Embr. de Vouziers, Embr. de Nancy, C. de l'Est Pont à Bar - Troussey, C. Sambre-Oise Travecy - Etreux, Yonne Villeneuve - C. de Bourgogne, C. du Rhône au Rhin Branche Sud, C. de Furnes, C. de Lens, Scarpe supérieure boven Brebières	laagseizoen 11-11 t/m 16-3	week	8	9-17 8.30-12.30 13.30-17.30	8	9-17 8.30-12.30 13.30-17.30
				zondag	8/0 (0 in overleg)	9-17 8.30-12.30 13.30-17.30	8/0	9-17 8.30-12.30 13.30-17.30
			hoogseizoen 17-3 t/m 10-11	week	10	8-18 7.30-12.30 13.30-18.30	10	8-18 7.30-12.30 13.30-18.30
				zondag	9	9-18 8.30-12.30 13.30-18.30	9	9-18 8.30-12.30 13.30-18.30
4	Toeristische vaarwegen (geen of zo goed als geen vervoer meer)	o.a. C. de la Somme, Yonne boven monding C. de Bourgogne, C. de Bourgogne Brienon - Dijon, C. du Midi meer	Niet overgenomen					

lieningstijden per klasse

(noord, midden of zuid) verschillen en er bestaat naast een hoog- en een laag-ook nog een middenseizoen.

Naast de uitbreiding van de vaartijden, zijn er nog meer voornemens:

- Op zaterdag geen aparte tijden meer.
- Een hoog- en laagseizoen dat (vanaf 2006) overal op 17 maart en 11 november begint. Op klasse 1 en 2 vaarwegen worden in de toekomst voor de bedrijfsvaart geen seizoenverschillen meer gehanteerd.
- De middagpauze is door de week over-

al van 12.30 tot 13.30 uur en in de toekomst alleen nog op klasse 3 en 4 vaarwegen.

- Vanaf 1 januari 2008 mogen (niet moeten!) in heel Frankrijk, met uitzondering van de Moezel en Rijn, de vaarwegen alleen op de volgende feestdagen gesloten zijn: 1 januari, 1 mei, 1 november, 11 november en 25 december.
- Schuttingen op verzoek moeten vanaf januari 2006 overal voor 15 uur ingediend worden. Regulaties in het weekend vrijdags voor 15 uur.

■ Standaardsleutel

Om de vaaromstandigheden te verbeteren wil VNF boven alle riviersluizen meergelegenheden maken, meer drinkwaterpunten aanleggen en een standdaarsleutel invoeren waarmee langs alle vaarwegen waterkranen en hekken bediend kunnen worden. Op verzoek van schippers onderzoekt VNF bovendien de mogelijkheid om, waar geen geschikte voorzieningen zijn, het overnachten en auto's van boord zetten in sluisen toe te staan. Beide zaken zijn niet reglementair verboden, maar zullen met het oog op veiligheid, aansprakelijkheid en de voorkoming van conflicten wel gereguleerd moeten worden. Na een testperiode in het Seinebekken en het vastleggen van een procedure kunnen



dit soort zaken dan via scheepvaartberichten lokaal toegestaan worden. Tenslotte wil VNF de procedures voor berichtgeving aan de scheepvaart (met name bij evenementen) afvalinzameling en het bergen van hinderlijk drijf vuil (met name bij hoogwater) harmoniseren en verbeteren.

Max aantal uren	Schuttijden	Ander mogelijk aantal uren	Schuttijden
24	0-24	20	4-24
		22	2-24
24	0-24		
18	5-23	16	6-22
18	5-23	10	8-18
		12	7-19
		14	6.30-20.30
14	6.30-20.30		
9	9-18		
10	8-18		
	7.30-12.30		
	13.30-		
9	9-18		
	8.30-12.30		
	13.30-		
12	7-19/	11	7.30-18.30/
	6.30-12.30		7.00-12.30
	13.30-		13.30-
	19.30		19.00
9	9-18	9	9-18
	8.30-12.30		8.30-12.30
	13.30-		13.30-
	18.30		18.30



(foto's Annemarie van Oers)

Eind aan aftrek lijfrente overbruggingspensioenen

'Stort geld nu het nog kan!'

Vanaf het fiscale jaar 2006 vervalt de mogelijkheid lijfrentes af te trekken voor een overbruggingspensioen. Dat mag dan alleen nog voor de aankoop van lijfrentes die uitkeren ná je 65-ste. Op die manier wil de overheid eerder stoppen met werken minder aantrekkelijk maken. Alleen de waarde van je polissen op 31 december 2005 mag nog worden gebruikt voor een uitkering vóór je 65-ste.

Het is dus verstandig opgebouwde oudedagsreserve vóór het eind van dit jaar om te zetten in lijfrentekapitaal en daar indien mogelijk nog wat extra geld voor vrij te maken. Alleen zo kunt u het pensioengat dat door de nieuwe wet ontstaat verkleinen. 'De wet kent gelukkig wel een overgangsregel. Het geld dat je in het verleden hebt gespaard mag nog voor een overbruggingspensioen worden gebruikt. Bestaande polissen, uiteraard ook het ABN Amro Flexibel Pensioen Plan voor de Binnenvaart, dat in 1999 als collectieve pensioenverzekering door de binnenvaartorganisaties werd afgesloten, voldoen, zegt Ad de Wit, verkoopadviseur verzekeren bij ABN AMRO in Terneuzen.

Hij legt uit wat het verschil is tussen de oude en de nieuwe situatie. 'Stel je hebt nu een bedrag van 100.000 euro gespaard middels lijfrenteverzekerings. Als je dan op je 55-ste stopt heb je de keuze naar eigen behoefte, bijvoorbeeld tot je 65-ste, exclusief rendement, 10.000 euro per jaar te ontvangen.

■ Nieuw systeem

In het nieuwe systeem bestaat deze keuze niet meer. Als je met datzelfde bedrag op je 55-ste stopt, moet je die ton gebruiken voor een levenslange uitkering, dus zeg maar van je 55 tot je tachtigste. Dan krijg je dat bedrag plus rendement dus over 25 jaar uitgekeerd. Daardoor kan een behoorlijk 'gat' ontstaan', legt hij uit. 'Veel schippers willen voor hun 65-ste stoppen met varen, maar de waarde van een schip is tegenwoordig vaak niet meer genoeg om tot je 65-ste, het moment dat je AOW krijgt, van te leven. Het is dus heel verstandig met je bank, boekhouder of financieel adviseur te kijken of en hoe je vóór (de fiscale datum) 31 december 2005 nog geld kunt storten om toch eerder te kunnen stoppen met varen.'

Verwarring op de Donau

Verwarring en ongeloof op de Donau. Dat schreef ons een bekende Donauvaarder na de plotselinge verandering per 1 oktober in Oostenrijk van het nautisch kanaal van 16 naar 10. Het bleek al langer in de pen te zitten, maar men had het niet optimaal gecommuniceerd, zo luidde het verweer. Het ministerie in Wenen gaf zelfs het advies de marifoon voorlopig ook op 16 te zetten. De verwarring is nog vergroot doordat

de andere Donaulanden niet tegelijkertijd de verandering hebben ingevoerd. Naar verwachting zullen deze wel spoedig volgen.

Nog meer tips voor Donauvaarders: de marifoonkanalen van de sluisen Bamberg, Strullendorf, Forchheim, Hansen, Erlangen, Kriegenbrunn en Nürnberg zijn gewijzigd in respectievelijk 60, 61, 62, 63, 64, 65 en 66

Hoezo bureaucratie...

door Gerard Kester

Enige tijd geleden was er in de mist een lichte aanvaring tussen twee tankers. Niets bijzonders, een deukje en wat verferaf. De expert van de IVW Divisie Scheepvaart oordeelde dat er met de 'zeewaardigheid' niets aan de hand was en de deuk niet gerepareerd hoefde te worden. De schipper liet het toch opknappen en bleef gewoon op de EBIS-lijst. Toen kwam echter de ellende. De bevrachter ontving een brief van ExxonMobil dat zij de volledige toedracht van het voorval wensten te weten. Inclusief een verklaring waarom en hoe het was gebeurd en welke maatregelen inmiddels getroffen waren om dat in de toekomst te voorkomen. Het is een vriendelijke brief met het ultieme dwangmiddel: totdat de gewenste verklaringen binnen zijn, mag er niet geladen worden voor Esso.

Er volgt nog enig telefonisch contact met Esso. Het was maar een nietig voorval, het schip mag van EBIS en IVW varen en waarom dan op de zwarte lijst bij Esso? Dat laatste zagen wij natuurlijk helemaal verkeerd, het is nu eenmaal de veiligheidsprocedure bij Esso. Enfin, de schipper stuurt de bewijzen van de werf en wij helpen hem met de verklaringen in het Engels. Na een paar dagen kregen we een e-mailtje terug uit Londen. Of we nog wat gedetailleerde situatieschetsen/tekeningen van het voorval willen sturen. Het mag met de hand getekend zijn... En dat allemaal voor een deukje. Vreemd ook dat EBIS voor Esso niet voldoende is. Daar was het toch voor?

Gratis bellen

Wie het telefoonnummer van een schip of schipper zoekt kan dat opzoeken in de Boordtelefoongids. Daar staat sinds kort ook in wie een Dekatel On Net-nummer heeft. In dat geval kan er onderling duizend minuten per maand gratis gebeld worden. Ook veel organisaties en instanties hebben inmiddels zo'n nummer. Ook dat is als u de naam intikt terug te vinden op: www.boordtelefoongids.nl

Tien vragen aan...

Jos Hubens, docent radar en binnenvaartkunde aan het Scheepvaart en Transportcollege (STC) in Rotterdam. Hubens (51) houdt zich vooral bezig met de praktijkbegeleiding van BBL-matrozen, zeg maar het oude leerlingstelsel. Hij werd geboren op het sleepschip Engalina, was na de binnenvaart-school matroos in alle binnenvaartsectoren en werd op zijn 21-ste duwvaartkapitein. Hij werkt inmiddels twaalf jaar aan de wal en is ook voorzitter van Vereniging De Binnenvaart.

1 Wat is het verschil tussen stage en beroepspraktijkvorming?

'Stage betekent dat je op school zit en daarbuiten bepaalde periodes het vak in de praktijk leert. Stagiaires krijgen een stagevergoeding. De beroepsbegeleider de leerweg (BBL) is een combinatie van leren en werken aan boord/op school. De leerlingen sluiten een (leer)overeenkomst met een werkgever, die het minimumloon moet betalen. In de A1 tellen twee van deze lichtmatrozen voor één matroos en met een ROSR-verklaring mag je maximaal drie maanden per jaar met één zo'n matroos varen als de ander naar school is. Bij beide vormen heeft de schipper/werkgever fiscaal voordeel'

2 Wat is de snelste manier om matroos te worden?

'De opleiding voorschot schipper volgen. Als je alle acht voorschotexamens volledig hebt afgerond en beschikt over een minimale vaartijd van tien maanden (150 effectieve vaardagen), kun je matroos in je dienstboekje krijgen. Dat is handig voor oudere schipperskinderen of partners van schippers, maar in andere gevallen raad ik dat af. Op deze manier leer je het vak op theoretische wijze. Als je later stopt met varen heb je nog niet eens een MBO-diploma.'

3 Wat zijn de andere manieren?

'Als je voldoende vooropleiding hebt, meer dan VMBO basis of het vroegere VBO-B, kun je direct aan de BBL-opleiding stuurman/schipper beginnen. Je leert het vak matroos in de praktijk en gaat om de vijf weken één week naar school. Als je na één leerjaar alle vakken voldoende hebt, krijg je matroos in je

boekje. Daarna volgt een leerjaar theorie schipper en dan nog een half jaar ADNR, marifoon en radar (niveau MBO 3). Om je diploma te krijgen moeten alle deelcertificaten voldoende afgesloten zijn. Daar zijn veel misverstanden over. Ook als je geen gevaarlijke stoffen vaart of wil varen, moet je toch je ADNR certificaat halen om te slagen.

Wie minder geleerd heeft of geen diploma heeft, begint met de opleiding BBL-matroos. Die doen de 'matrozenstof' in twee jaar, gaan om de acht weken twee weken naar school en zijn na die twee jaar matroos (niveau 2)

Dan heb je ook nog de BOL, de beroepsopleidende leerweg kapitein/stuurman/schipper. Dan ga je een jaar naar school, afgewisseld door korte perioden op instructievaartuigen. Het tweede schooljaar begint met zestien weken stage, de rest van het jaar ga je naar school en het derde jaar is een compleet stagejaar.'

4 Wat zijn de voor- en nadelen van de BBL en de BOL?

'BBL en BOL leiden op voor hetzelfde diploma. Voor de ene leerling is een theoriegerichte, schoolse BOL-opleiding beter, maar als je niet meer in een klas wil zitten, liever in de praktijk leert en voldoende (leer)discipline hebt, de BBL. Persoonlijk vind ik een BOL-papierje beter, dat biedt later voor een aanverwante baan in de bevrachting/verzekeringen etc. meer mogelijkheden. Ik riep vroeger ook dat ik m'n hele leven bleef varen, maar je weet nooit hoe het loopt. Er is ook een snelle BOL, bijvoorbeeld voor mensen met een Havo-diploma of VMBO Rijn- en binnenvaart.'



5 Zijn alle binnenvaartopleidingen in Nederland hetzelfde?

'Ja. Er is ook regelmatig overleg over de leerstof. Er zijn BBL-matrozenopleidingen in Rotterdam en IJmuiden, de BOL zit in Rotterdam en de BBL stuurman/schipper in Rotterdam, IJmuiden en Harlingen. Daarnaast heb je in Rotterdam, Velsen en Harlingen ook nog een VMBO-opleiding. Daar volg je na de basisschool de (interne) vierjarige VMBO-opleiding waar met name de laatste twee jaar zijn toegespitst op de binnenvaart.'

6 Hoe word je als schipper praktijkbegeleider?

'Een schip dat met een leerling vaart moet erkend leerbedrijf zijn. Volgens de wet moet VTL, de vakopleiding Transport en Logistiek kijken of schipper (of stuurman) en schip geschikt en veilig zijn. VTL heeft een dagcursus leerbedrijf. Die is niet verplicht, maar het is verstandig die te volgen. Je krijgt handige tips en leert hoe jongeren leren.'

7 Haken er veel jongeren af en hoe komt dat?

'Bij het vroegere, schriftelijke leerlingstelsel was dat zeventig procent. In de huidige BBL-opzet is dat met veertig procent vergelijkbaar met andere MBO-opleidingen. De oorzaken divers. Heimwee, pesterijen, onbegrip, slechte begeleiding aan boord. Wat ook dikwijls tegenvalt is reizen. Veel leerlingen hebben nog nooit met de trein gereisd. Maar er spelen ook andere factoren. Ze hebben problemen thuis of ruzie met hun vriendinnetje. Wat opvalt is dat veel jongeren zich gelijk slachtoffer voelen als er even iets misgaat. Het lijkt wel of jongeren (maar ook ouderen!) geen tegenslagen meer kunnen verwerken. Mooi voorbeeld is de leerling wiens mobieltje over boord viel. Hij was zo overstuur dat hij zijn moeder en vriendin niet meer kon bellen dat hij direct van boord stapte. Veel jongeren (en hun ouders!) mopperen ook over hun rechten. Maar je hebt pas rechten als je ook aan je plichten voldoet!'

8 Bereiden jullie de leerlingen wel goed voor?

'We houden met elke jongere, al dan niet met ouders, een uitgebreid intakegesprek waar we ook alle negatieve kanten uitgebreid benadrukken. Binnenvaart is het mooiste beroep van de wereld, maar het is ook een way of life. Je bent soms lang van huis. Kun je in een kleine groep leven en werken? Realiseer je je dat je vrienden in je vrije week niet thuis zijn? Kun je anders niet beter van maandag tot vrijdag gaan varen? Verder praten we uiteraard over hun achtergrond/geloof om te zorgen dat de leermeester zo goed mogelijk bij hen past.'

9 Hoe werkt de praktijkvorming aan boord?

'De deelkwalificaties en eindtermen zijn door het ministerie vastgelegd in overleg met scholen en bedrijfsleven. Ze leren tachtig procent aan boord, twintig procent vanuit school. De school geeft steeds opdrachten mee. Zaken die ze op moeten zoeken in boeken. Zo dwing je ze te studeren. We laten ze ook bijhouden waar ze varen. Dat is goed voor hun topografische kennis. Verder hebben ze een boek met taken die de schipper moet aftekenen als ze ze beheersen. Zoals aan en afmeren, kennis schip, huishoudelijke taken, laden en lossen, verkeerstekens, geluidsseinen, maar ook een twaalf strengs oogsplits.'

10 Welke eigenschappen moet een leermeester hebben?

'Vooral inlevingsvermogen. Je realiseren hoe je zelf was toen je jong was en er plezier in hebben jongeren je vak te leren. Een leerling kan nog niet veel en heeft vaak ook nog geen 'arbeidsdiscipline'. Jij mag/moet hem dat leren. De manier waarop is heel belangrijk. Leg uit waarom dat héle ruim geveegd moet worden of die héle den geverfd. Altijd mopperen is vervelend, geef liever een compliment als het goed gaat. Natuurlijk is de jeugd veranderd en mondiger. Maar het is maar net hoe je daar mee omgaat. Humor helpt, teveel, goed bedoeld, geduld niet. Ze hebben behoefte aan duidelijke regels en afspraken. Wij komen bij de BBL-matrozen twee keer per jaar aan boord, maar bel ons als er tussendoor problemen dreigen. Als er van alles stapelt escaleert het. Vaak is een gesprek met de praktijkbegeleider (erbij) zeer verhelderend. Alle jongeren beginnen (zeer) gemotiveerd aan deze opleiding. Daar moeten we toch wel een beetje zuinig op zijn.'

Lilian van Hiele

In de Friese herfstvakantie werden vanuit Workum traditioneel de Strontrace (met mest naar Warmond), het Beurtveer (Workum v.v Amsterdam) en de visserijdagen (zeilende visserij) gehouden. Wedstrijden waarbij oude tijden herleven. De motor mag alleen bij uitzondering worden gebruikt. Het was 'strontweer', er moest worden geboomd, gejaagd en de harde wind zorgde voor veel vertraging en uitvallers. Een impressie van de start:



(foto's Lilian van Hiele)

Internetten voor behoud subsidie

De buurtontwikkelingsmaatschappij (BOM) in het Belgische Merksem biedt, zoals we eerder al meldden, schippers de mogelijkheid in de dokken gratis te internetten. Het gaat om een proef, maar om die voort te zetten moeten er wel voldoende schippers gebruik maken van dat gratis internet. Zoals het er nu naar uitziet wordt het aantal van drie-

honderd gebruikers dat jaarlijks nodig is om de subsidie te behouden niet gehaald!

Het systeem werkt heel eenvoudig. Wie zelf een wireless-systeem aan boord heeft kan met een zelf te bedenken gebruikersnaam en password zo in het systeem komen. Laat u als u aan de wal bent wel even registreren bij de groene

container naast de brug bij de Oostkaai! Wie geen wifi-kaart, of zelfs (nog) geen computer heeft kan die lenen bij diezelfde groene container. Het bedrijfje dat daar gevestigd is, repareert ook computers en functioneert als helpdesk. Meer informatie is te vinden op www.wirelessdok.be of via tel.nr.: +32-(0)473 844 421

Verkeer en Waterstaat zet koers uit tot 2020

door Kees de Vries, Koninklijke Schuttevaer

Eens in de tien jaar verschijnt er een nota van de minister van Verkeer en Waterstaat waarin het beleid voor de komende tien jaar wordt vastgelegd. Zo verscheen onlangs de definitieve Nota Mobiliteit van Minister Peijs. Op het concept van de nota had Koninklijke Schuttevaer al inspraak geleverd. Een deel hiervan was overgenomen, een ander deel niet. Bij de behandeling van de nota in de Tweede Kamer gaan Schuttevaer en de andere organisaties proberen de positie van de binnenvaart in de nota (verder) te verstevigen

De nota is belangrijk omdat zij richtinggevend is voor het beleid van Verkeer en Waterstaat de komende tien jaar. Helaas ontbreekt in de nota het uitgangspunt dat getracht wordt de overgang van goederen van wegvervoer naar binnenvaart te stimuleren (modal shift). Dat is erg jammer, want daarmee zijn projecten uit de vorige nota, extra aandacht voor kleine vaarwegen, subsidieprogramma's voor verladers die overstappen, investeringen in vaarwegen om meer vervoer aan te trekken, eveneens geschrapt. Ten opzichte van de conceptnota heeft de minister, op ons verzoek, in ieder geval nog wel toegevoegd dat zij het vervoer van ADNR-goederen over water en de daarbij behorende ligplaatsen wil gaan bevorderen.

In het kort komen de ambities van de minister in de nota op het volgende neer:

- Het mogelijk maken van een autonome groei van het vervoer over water (dus geen extra groei stimuleren).
- Het stimuleren van het transport van gevaarlijke stoffen per binnenschip.
- Het inhalen van het achterstallig onderhoud aan vaarwegen.
- Het wegwerken van knelpunten door benuttingmaatregelen (door betere sluisplanning of nieuwbouw van sluiskolken).
- Het garanderen van betrouwbare reistijden voor binnenvaartschepen. Een nieuwe ontwikkeling waar binnenvaart baat bij kan hebben. Eén van de doelstellingen is de maximale wachttijd bij sluisen en bruggen terug te brengen tot een half uur.
- Ruimte bieden voor vierlaagscontainervaart (hoofdvaarwegen) of drie-laagscontainervaart (overige vaarwegen). Met high cube containers wordt nog geen rekening gehouden.
- Het terugbrengen van emissies door schonere motoren en roetfilters in schepen.
- Het bundelen van goederenstromen via corridors zodat deze goed aansluiten op natte overslagterreinen of spoor.
- Het aanleggen van voldoende ligplaatsen (ook voor ADNR-schepen).
- Bij woningbouw langs vaarwegen voldoende afstand houden tot de scheepvaart (vrijwaringzone).
- Het systeem van River Information Services (RIS) wordt ingevoerd. (Te beginnen op verkeersposten, de scheepvaart wordt nog niets verplicht)
- Er dient sprake te zijn van een op zijn taak berekende calamiteitenbestrijding op het water.
- Het Rijk ondersteunt innovatieprojecten in de binnenvaart.
- Nederland draagt bij aan een goed ontwikkeld internationaal vaarwegennet in Europa zonder knelpunten. (Dus zelfs een Nederlandse bijdrage aan Seine-Nord is mogelijk.)
- Waar mogelijk wordt gestreefd naar alternatieve routes voor de recreatievaart.
- Het Wilhelminakanaal t/m Tilburg en het Burgemeester Deelenkanaal in Oss worden vanwege de grote toename van het containervervoer toegevoegd aan het hoofdvaarwegennet. Het Twente-Mittellandkanaal wordt geschrapt.
- Tot 2010 wordt door het Rijk 700 mil-

joen euro ingezet voor het inhalen van achterstallig onderhoud. Tussen 2010 en 2020 wordt 10,4 miljard euro gereserveerd voor het wegwerken van achterstallig onderhoud, het opheffen van knelpunten en benuttingmaatregelen.

Wanneer de bedragen, die tot 2020 worden ingezet voor het inhalen van achterstallig onderhoud bij vaarwegen, ook daadwerkelijk worden uitgekeerd, dan besteedt Verkeer en Waterstaat de komende vijftien jaar twee keer zoveel geld aan vaarwegonderhoud als in de vijftien jaar daarvoor. Dat is dus veel geld, maar nog steeds niet genoeg, want preventief onderhoud is zelfs dan nog niet overal mogelijk.

■ Voorspelbare vaartijd

Belangrijk voor schippers is de nieuwe insteek van de minister om de betrouwbaarheid van vaarwegen te vergroten. In de ideale situatie bestaat er voor elk vaartraject een optimale vaartijd en krijgt een binnenvaartschip vanaf het vertrek iemand van Rijkswaterstaat toegewezen, die als een soort luchtverkeersleider zorgt dat het schip gedurende de reis zo min mogelijk oponthoud oploopt. Die ideale situatie zal door de beperkingen in de infrastructuur wel nooit bereikt kunnen worden, maar we kunnen wel ons best doen daar zo dicht mogelijk bij te komen.

De Nota Mobiliteit wordt binnenkort in de Tweede Kamer behandeld. De kamer kan nog wijzigingen aanbrenge.

Schuttevaer gaat samen met de andere organisaties proberen de positie van de binnenvaart in de nota te verstevigen, door het accent te leggen op het stimuleren van duurzame transportmogelijkheden zoals de binnenvaart.

Onze uitgebreide reacties op de Nota Mobiliteit staan op onze internetsite www.koninklijkeschuttevaer.nl (archieven zoeken- nota mobiliteit).

A d v e r t e n t i e

Wat u moet weten over de levensloopregeling

door Henk van der Velde

Werknemers kunnen vanaf januari gebruik maken van de levensloopregeling. Deelnemers mogen per jaar tot 12 procent van hun bruto jaarloon sparen voor onbetaald verlof tot een maximum van 210 procent van het jaarsalaris. Deelname is een wettelijk recht, opname van het verlof - behalve ouder-schapsverlof of langdurend zorgverlof - blijft een zaak van overleg tussen werkgever en -nemer. Over deze regeling is en wordt veel geschreven. Hier vooral even wat van belang is als werkgever.

Ieder werknemer moet op korte termijn aangeven of hij of zij gebruik wil maken van de bestaande spaarloonregeling, of, en met hoeveel procent gebruik wordt gemaakt van de levensloopregeling. Die afspraken moeten schriftelijk worden vastgelegd. Van beide regelingen gebruik maken kan niet, wel mag jaarlijks worden gewisseld. Wie gebruik maakt van de levensloopregeling moet aangeven bij welke bank of verzekering het in te houden bedrag gestort moet worden. De eerste stortingen kunnen dan in januari plaatsvinden, maar later beginnen mag en kan ook. De verwachting is zelfs dat er nog wat collectieve contracten zullen komen die extra voordeel bieden.

De werkgever stort het afgesproken percentage na inhouding van sociale premies op de geblokkeerde levenslooprekening van de werknemer. Als er genoeg gespaard is mag in overleg verlof worden opgenomen. Bijvoorbeeld voor studie of om te reizen. Het tegoed kan ook worden gebruikt om eerder met pensioen te gaan, niet voor financieringsdoel-einden of aankopen. Wanneer verlof wordt opgenomen keert de werkgever elke maand een deel van het gespaarde tegoed uit. Dat mag het volledige maandsalaris zijn, maar ook minder, bijvoorbeeld zeventig procent, waardoor de werknemer langer met verlof kan. Als verlof is verbruikt, mag weer worden bijgespaard tot 210 procent. Wanneer verlof wordt opgenomen maakt

de uitvoerder van de regeling een deel van het tegoed over aan de werkgever. Die keert dat tijdens de verlofperiode, na inhouding van loonbelasting en zorgverzekeringspremie, aan de werknemer uit. Over dit "vermogen" is geen rendementsheffing verschuldigd. Voor ieder jaar deelname aan de levensloopregeling ontvangt men € 183 belastingkorting (te ver-rekenen in de verlofperiode).

Het gespaarde tegoed wordt in principe niet contant uitbetaald, tenzij bij pensio-nering blijkt dat er nog een tegoed is. Bij overlijden voor de pensioendatum wordt het tegoed uitbetaald aan de nabestaanden.

Bij verandering van werkgever kan de levensloopregeling worden voortgezet. Verloftegoed dat bij vorige werkgever(s) is gespaard, kan bij een volgende werk-gever worden opgenomen.

■ Oudere werknemers

Werknemers die 1 januari 2006 56 of ouder zijn, mogen onder voorwaarden gebruik blijven maken van hun regelin-gen voor VUT en prepensioen. Wanneer de pensioenuitvoerder dat toestaat

mogen die rechten ook worden afge-kocht en gestort in de levenslooprege-ling. De storting mag in dat geval meer dan 12 procent van het jaarsalaris zijn. Ook werknemers die op 31 december 2005 tussen de 51 en 56 jaar zijn, mogen per jaar meer dan twaalf pro-cent storten, maar niet meer dan 210% van hun jaarsalaris.

De levensloopregeling geldt niet voor zelfstandigen. Directeuren/groot aan-deelhouder (met salaris) kunnen wel van de regeling gebruik maken. U doet er als werkgever goed aan uw personeel over deze nieuwe regeling in te lichten. De levensloopregeling kan gebruikt worden als secundaire arbeidsvoorwaarde, bijvoorbeeld door het aanbieden van een collectief contract. U mag als werk-gever ook een bedrag storten op de reke-ning van uw werknemer, maar vooraf geen eisen stellen aan het opnemen van verlof. In dat geval moet u werknemers in vergelijkbare omstandigheden, die niet deelnemen aan de levenslooprege-ling, eenzelfde bedrag uitkeren. Meer informatie: www.levensloopregeling.szw.nl ; www.postbus51.nl of 0800-8051

Loonaangifte gecombineerd

door Wim Onderdelinden

Werkgevers moeten vanaf januari 2006 de loonaangifte elektronisch indienen bij de Belastingdienst. Vervolgens heft en int die dienst op basis van die aangifte zowel de loonbelasting, premies volksverzekeringen als de premies werknemers-verzekeringen. Tot nog toe was het UWV voor dat laatste de bevoegde instantie, maar om de inning te vereenvoudigen is nu gekozen voor één loket.

2006 wordt een overgangsjaar waarin de fiscus de nadruk legt op juist en tijdig (elektronisch) voldoen aan de aangifte-verplichting. Werkgevers kunnen daarbij volgens de Staatssecretaris rekenen op een coulante behandeling. Boetes worden alleen gegeven als werkgevers duidel-ijk onwillig zijn aan de nieuwe verplicht-ingen te voldoen. De nieuwe loonaangif-te zal, zeker in het begin, een aanzienlij-

ke administratieve lastenverzwaring met zich meebrengen. Zo bestaat de aangifte enerzijds uit een collectief deel met een twintigtal items, anderzijds uit een nominatief deel per werknemer met veertig rubrieken. Werkgevers doen er goed aan zich hierop tijdig te oriënteren teneinde de invoering in de (salaris)admi-nistratie zo soepel mogelijk te laten plaatsvinden.

TopTips

CHECK VERLENGSNOER - De Inspectie V&W vraagt schippers verlengsnoeren aan boord nog eens goed te controleren. Dit naar aanleiding van een ongeval in juli waarbij een 17-jarige matroos om het leven kwam. Hij kreeg tijdens werkzaamheden een elektrische schok, sloeg overboord en verdronk. Dat gebeurde toen hij een te kort verlengsnoer afkoppelde om de luikenwagen van het midden- naar het achterschip te verplaatsen. Hij deed dit terwijl het water door het gangboord liep. De pennen van de stekker van het verlengsnoer bleken onder spanning te staan. Dit mag normaal gezien niet het geval zijn. Let bij controle vooral op beschadigingen van de isolatie en scherpe knikken of breuken. Neem geen risico en gooi een beschadigd snoer liever direct weg. Isolatietape voor een (tijdelijke)noodreparatie is ten sterkste af te raden. Bij gebruik van elektrische apparatuur via een kabelhaspel, deze altijd afrollen. Een opgerold kabelhaspel fungeert als grote elektromagneet, wordt heet, waardoor de kabelisolatie kan smelten of zelfs in brand raken. Leg daarom een verlengsnoer ook niet op een bos tijdens gebruik. Dat geeft hetzelfde effect.

Het is verstandig het gebruik en de controle van -verplaatsbare- elektrische apparatuur -en verlengsnoeren- in de RI&E op te nemen.

SCHOMMELINGEN - Hou als u een (huishoudelijke) apparaat met elektronica koopt in de gaten of dat tegen eventuele spanningsverschillen kan. Gezien het grote aantal problemen met bijvoorbeeld wasmachines is het zelfs verstandig de leverancier schriftelijk te laten verklaren dat het apparaat geschikt is om aan boord te gebruiken. Als het dan toch fout gaat staat u sterker als het gaat om garantie.

Spiegelbeeld

(Zoek de elf verschillen)



Problemen rond hygiëncode

In de veevoedersector zijn we nu een paar maanden bezig met de hygiëncode binnenvaart. Zoals altijd zijn er in de overgangsfase wat problemen en vragen. Hoe moet je het precies invullen, waar is dit voor, wat is de reinigingsprocedure etc. Vervelend is echter het gedrag van een aantal controleurs in de haven. Daar krijgen wij nogal wat klachten over omdat zij weigeren de LCI (werkplan 2b, de ruiminspectie) te tekenen. Sommigen zijn ronduit bot; met dat boek hebben we niks te maken en we kunnen je ruim ook afkeuren.

Ons advies: trek je niets aan van die controleurs, noteer op het werkplan 2b dat de controleur van dat bedrijf niet wil tekenen en stuur desnoods de protestbrief (werkplan 12b) naar de bevrachter. De hygiëncode is in principe een autocontrolesysteem, u moet alles zelf registreren en zorgen dat het in orde is. Dat controleurs niet willen tekenen, hebben wij inmiddels aangekaart bij hun organisatie en wij zullen dat ook doen bij het Productschap Diervoeders.

Nieuw Scheepvaartreglement en ADNR van kracht in België

'Angst voor oponthoud als kegelschepen alleen moeten schutten'

door Karel Verbergh, Ondervoorzitter VBR

Eens zal het er van moeten komen dat ook België het ADNR implementeert in nationale wetgeving. De Belgische overheid is als Rijnsoeverstaat immers intensief betrokken bij de totstandkoming en de aanpassingen van het ADNR. De Belgische Rijnvaartcommissaris heeft zelfs met succes het vetorecht gebruikt toen de CCR de vijf-jaarlijkse herhalingscursussen voor het ADNR-patent wilde afsluiten met een examen!

Rond de jaarwisseling wordt de invoering van het nieuwe scheepvaartreglement in België verwacht. Dat is in grote lijnen gerelateerd aan het BPR, zelfs met de alleenvaart wordt rekening gehouden. Statistisch gezien verloopt het vervoer van gevaarlijke stoffen in België even veilig als in de andere Rijnsoeverstaten. Indien het nieuwe scheepvaartreglement wordt ingevoerd en het ADNR wordt geïmplementeerd in de nationale wetgeving, kan dit echter wel nadelige gevolgen hebben voor het vlotte verloop van het vervoer te water! De infrastructuur van de vaarwegen in België ziet er namelijk heel anders uit

als in de andere Rijnsoeverstaten! Wat is er dan zo verschillend?

De capaciteit van de kunstwerken is in Nederland omgekeerd evenredig met de situatie in België. Op de grote doorvoerassen heeft men in Nederland de beschikking over één of meerdere megasluisen, zoals Terneuzen, Kreekrak, Volkerak, Oranjesluisen, A'dam-Rijnkanaal. Ook is het verval beperkt, waardoor veel sneller kan geschut worden.

In België daarentegen zijn er grote doorvoerassen waar slechts één sluis met beperkte afmetingen voorhanden is. De Bovenschelde bijvoorbeeld, waar een schip met blauwe kegel telkens alleen moet geschut worden. Op het Albertkanaal kan een kegelschip dan weer een hele duwvaartsluit onklaar maken voor een twee-baks duwstel die er niet tussen mag varen.

Bij onverwacht defect van een sluis kan het ontstane oponthoud niet ingehaald worden buiten de normale vaartijd, het ontbreekt op de Belgische vaarwegen immers in hoge mate aan overnachtingsplaatsen en het woordje vlucht- of overnachtingshaven staat zelfs niet in

het vocabulaire. Het respecteren van de vaartijd wordt dan ook een moeilijke, zo niet onmogelijke opgave.

■ Overgangsregeling

Voor wat het specifieke vervoer van ADNR-goederen betreft zal er voor het nationaal vervoer (binnen België) een overgangsregeling moeten komen voor kleine tankschepen, die alleen deelnemen aan het nationaal vervoer. Er varen in België nog kleine tankschepen rond zonder een Certificaat van Goedkeuring. Zij beschikken over een eenvoudig certificaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (geen benzine). Deze laatste categorie bestaat overwegend uit kleine schepen. Deze ineens uitsluiten zou neerkomen op regelrechte broodroof en deze transporten zouden dan ook gewoonweg verdwijnen van de waterweg.

Al deze argumenten zijn door de binnenvaartorganisaties reeds eerder aan de bevoegde overheid bekend gemaakt, hopelijk houdt men daar op één of andere manier rekening mee!

VRAAG EN ANTWOORD

Ik kom van boven en moet in Nederland lossen. Ik heb 48 uur lostijd. Wanneer kan ik verhoging aanvragen?

De Nederlandse wet stelt het aantal overligdagen op vier, tenzij anders is overeengekomen. De wet noemt dit bedongen overligtijd. Na afloop daarvan heb je recht op schadevergoeding/verhoging. Als je, zoals in dit geval 48 uur lostijd hebt en er staat op het charter bijvoorbeeld overliggeld "Nederlands wettelijk" dan heb je gewoon vier overligdagen tegen het wettelijk tarief. De duur van de bedongen overligtijd staat volledig los van de duur van de lostijd, zoals dat bijvoorbeeld in België het geval is. Wil je die vier dagen niet, dan

moet je wat anders overeenkomen, of gelijk een hoger overliggeld afspreken.

Ik lig in Antwerpen en inmiddels is de lostijd van 4 shiften voorbij. Nu wil men waarschijnlijk vannacht gaan lossen. Zijn daar aparte vergoedingen voor?

Ja, de FOB-condities (Antwerpse Voorwaarden 1951) komen op dat punt redelijk overeen met de Belgische wet. Indien u 's nachts lost, dat wil zeggen in de nachtschift van 22 tot 6 uur en de lostijd is verstreken, heeft u recht op liggeld voor die shift en daarnaast een extra vergoeding van één shift liggeld en de vergoeding per uur met een minimum van drie uur.

Wij hebben een ander schip gekocht en gaan met personeel varen. Ben ik nu verplicht iemand aan te stellen als bedrijfshulpverlener en ook de cursus te laten doen?

In artikel 2.44 van het Arbeidsomstandighedenbesluit is bepaald dat de voorschriften inzake de bedrijfshulpverlener uit datzelfde besluit, niet van toepassing zijn op arbeid verricht op een binnenschip. De achtergrond van deze uitzondering is dat de wetgever er van uit gaat dat de schipper gezien zijn opleiding en ervaring de vaardigheden van een bedrijfshulpverlener heeft.

A d v e r t e n t i e

Nieuws van de...

door Erik van Toor, voorzitter

De ONS-jaarvergadering werd vrijdag 4 november gehouden tijdens Europort Maritime in Ahoy Rotterdam. Helaas werd die matig bezocht. Uiteraard waren we blij met de mensen die wél de moeite hadden genomen met het bestuur van gedachten te wisselen. Naar aanleiding van de neergaande bezoekers-trend hebben we locatie en tijdstip veranderd om meer leden op de jaarvergadering te krijgen. Hoewel het aantal aanmeldingen goede hoop gaf, bleef het uiteindelijk bezoekerstal achter bij de verwachtingen. Rijst de vraag of een ONS in de huidige structuur nog wel voldoet aan de eisen van deze tijd. Immers, de huidige manier van ondernemen in de binnenvaart is bijzonder intensief en vergt bijna alle tijd van de schipper. Ieder vrij uur is kostbaar en wordt eerder gespendeerd aan andere belangrijke zaken zoals het gezin. Ook ONS-bestuursleden worstelen met dit probleem. Hoewel er veel via e-mail en telefoon afgehandeld wordt, blijft het toch noodzakelijk over bepaalde zaken of in commissies tête à tête te vergaderen.

Besluiten

Tijdens de vergadering kwamen onder andere de evaluatie van het MKB-lidmaatschap, de bestuursverkiezing, de contributie en de ledenenquête aan de orde. De vergadering vond lidmaatschap van MKB een goede zaak. Vanuit het oogpunt

van onderlinge verbondenheid en bundeling van krachten richting beleidsmakers bijna noodzaak! Het contributievoorstel van de penningmeester het vastrecht te verhogen met twintig euro in verband met het MKB-lidmaatschap werd aanvaard. De voorgestelde verhoging van 1 cent per ton werd echter door de zaal omgezet in een prijsverhoging van 2,5 cent per ton. Als argumenten werden genoemd dat in de toekomst geld moet worden vrijgemaakt voor ander beleid en dat onze zeer gewaardeerde beleidsmedewerkers ooit opgevolgd moeten worden door goed ingewerkte jongere mensen. Piet Notenboom, André Gerritsma en Annie Veldheer treden dit jaar af als bestuurslid. Eind dit jaar nemen we officieel afscheid van hen. We zijn erg blij dat Connie Jagers (sls. Emmanuel) tijdens de vergadering als nieuw bestuurslid is gekozen. De belangrijkste vraag van de ledenquête luidde: "Ziet u voordeel in een gecombineerde sloop/pensioenregeling?" Bij een respons van 46,5 procent, waar we trots op zijn, antwoordde 68 procent: "ja". Dit toont de noodzaak van een regeling aan. Tegelijkertijd beseft iedereen dat dit getal te klein is om een levensvatbare regeling, die grote onderlinge solidariteit vereist, in het leven te roepen. De algemene opvatting is dat een regeling wenselijk is, maar wel opgelegd, of in ieder geval gecontroleerd moet worden door een overheid.



Solidariteit

Overigens zijn er wel enkele moderne voorbeelden van solidariteit te noemen. Na de stremming in Rhede wilden autoriteiten de opvaart dwingen 's avonds vanaf Delfzijl te vertrekken. Onderlinge overeenstemming en het voornemen een grote schippersvergadering te beleggen liet de verantwoordelijken inzien dat 's nachts varen niet gewenst was. Een ander voorbeeld is de oprichting van "Het Scheepvaartgilde". Een coöperatieve vereniging van beunschippers die het als eenling tegen de steeds complexer wordende marktwerking moesten opnemen en dit nu samen oppakken. Een initiatief dat alle steun verdient!

RKSB geschorst

De ledenvergadering van de RK bond St. Nicolaas werd 4 november geschorst omdat er te weinig leden aanwezig waren om besluiten te nemen. De vergadering wordt woensdagmorgen 28 december voortgezet op het schipperscentrum in Nijmegen. Leden ontvangen een nieuwe uitnodiging.

Tijdens de gemeenschappelijke openbare vergadering van ONS en de RK bond St. Nicolaas werd gediscussieerd over de rol van de samenwerkingsverbanden bij het verbeteren van de marktpositie van de particuliere binnenvaartondernemer. In het panel zaten Martin Seine (PTC), Wytse van der Meulen (NPRC) en Henk Schipper (ELV). De discussie stond onder leiding van Dirk van der Meulen.





Kwetsbaarheid infrastructuur

Vorige maand bleek weer eens de kwetsbaarheid -en daardoor juist het belang- van een goede infrastructuur. Eerst de dambreuk bij Olfen in het Dortmund-Eemskanaal. De oeverconstructie bleek niet bestand tegen een wat onzachte aanraking door een schip. Of dat nu echt de oorzaak was of een gevolg van de werkzaamheden aan het aquaduct zal nog een strijdpunt zijn. Maar toen daar de stremming door de gezonken Ilona-M bij Papenburg bijkwam, bleek weer eens hoeveel vervoer over de noordelijke kanalen gaat. In no time lagen honderden schepen aan weerskanten van de stremming, ruim 300.000 ton. Over economisch belang gesproken!

Tijdens en na de stremming kwam opnieuw pijnlijk de beperkte capaciteit van de Delfzijler zeesluis aan het licht, die loopt beslist achter op de schaalvergroting in het transport. En we herinneren ons nog de problemen toen er een paar jaar geleden een deur uitgevaren werd.

Onlangs stond er een straffe oostenwind, dat hoort bij de herfst. Prompt belde een van onze leden dat de keersluis Zwartsluis weer dicht stond. En dat nog steeds geweigerd werd de oude schutsluis voor de kleinere schepen te gebruiken vanwege de slechte technische staat. Maar, zei hij, die sluis wordt wel gebruikt tijdens de sleepbootdagen. Dat steekt. Wij hebben dat opnieuw onder de aandacht gebracht van Tweede Kamerlid Eddy van Hijum, die tenslotte uit die regio komt, en lid is van de Vaste Kamercommissie van V&W. Hij beloofde

het bij de behandeling van de Nota Mobiliteit aan de orde te stellen. Het zou mooi zijn als dit dezelfde behandeling krijgt als het Wilhelminakanaal, waar de minister bakzeil moest halen; gedwongen door de Kamer om alsnog het kanaal aan te pakken, in plaats van het geoormerkte geld aan de Tilburgse rondweg te besteden. Eén van onze andere leden, Bas Goudriaan van het ms Da Capo, mag zich wat ons betreft vleien met de gedachte dat hij met zijn noodkreet over het Wilhelminakanaal -MB september- als klokkenluider van de binnenvaart heeft opgetreden, waar anderen het al bijna als voldongen feit hadden geaccepteerd.

Eindejaarsvergaderingen

Het bestuur heeft data en plaatsen van de gebruikelijke eindejaarsbijeenkomsten van de CBOB vastgesteld. Er is zoveel mogelijk rekening gehouden met vergaderingen van andere organisaties. 24/12 in Duisburg-Ruhrort, 27/12 Rotterdam, 28/12 Werkendam en 29/12 in Zwolle. Begin- en eindtijd resp. 13.30 en 16.30 uur, met uitzondering van Rotterdam (9.30-12.30). Na afloop gelegenheid voor een meer persoonlijke gedachteswisseling. Ook niet-leden zijn van harte welkom.

Nieuwe leden in 2005

R.J. Wind, ms Vento (936 ton); Vof Interim, ms Interim (621 ton); Vof Novitas, ms Novitas (3248 ton); C. Oosse, ms Mariska (971 ton); Vof De Koning Gans-Würsten (ms Maria-Jeanet); Vof Otterspeer-Blonk (ms Actief (650 ton); Vof Scheepvaartbedr. Victus, ms Victus (759 ton); J.A. Theunisse, ms Vectura (865 ton)

Vrijheid

Christus heeft ons bevrijd, opdat wij in vrijheid zouden leven; houd dus stand en laat u niet opnieuw een slavenjuk opleggen.

Galaten 5:1

Er is een wrange mop over vrijheid van Bram en Moos. Moos laat Bram zijn nieuwe schoenen zien en zegt erbij: ik koop schoenen altijd een maat kleiner dan de maat van mijn voeten. Waarom, vraagt Bram. Omdat dat zo'n prettig gevoel geeft, als je ze uittrekt. Humor kan soms haarfijn een waarheid bloot leggen. In dit geval over vrijheid, hoe moeilijk die echt te ervaren en genieten is.

Wie de apostel Paulus volgt in een van de oudste brieven die hij geschreven heeft, die aan de Galaten, raakt onder de indruk van zijn onafhankelijkheid. Hem was een geloof in God met ontelbaar veel verplichtingen bijgebracht, maar hij predikt dezelfde God in een nieuw, vrij licht. Die vrijheid heeft hij ontdekt door de band met Jezus, in wie God ook hem heeft aangeraakt. Alle lasten zijn van hem afgevalen. Hij kan iedereen alleen maar oproepen in diezelfde, nieuwe vrijheid te gaan leven. Gods liefde niet te willen verdienen door een boek vol voorschriften op te volgen. Of te doen wat iedereen vindt dat je moet doen. Maar de vrijheid van Christus, die zonde en dood beide uitschakelde, als nieuwe kleren aan te trekken. In de maat die past bij ons geschapen bestaan. De dwingende vormen en buitenkant kunnen vervallen. Leven in een persoonlijke band met Christus, die niet knelt, maar nieuwe ruimte openlegt.

Je moet die vrijheid alleen wel durven aangrijpen. Net als bij de te kleine schoenen van Moos, kan inperking van de vrijheid een aantrekkelijke zekerheid zijn. Vrijheid komt er immers op neer dat we op onze eigen benen durven staan. Dat kan eenzaam maken en angst inboezemen. Dan maar liever ingesnoerd. Maar dat zou ontzettend jammer zijn. Onze bestemming is niet neergedrukt te worden door dwang, maar met verende passen te mogen lopen, als vrije mensen.

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