

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 7 - NUMMER 11 - DECEMBER 2005

*Kantoorbonden willen alleen
verplichte Binnenvaart-CAO*

*Korting op speciale binnenvaart
ziektekostenverzekering via KB*

*Dieselmotor subsidieregeling
nog nauwelijks beschikbaar*

*Voordelen bibliotheeknetwerk
varenden nauwelijks bekend*

A d v e r t e n t i e

Redactie

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

E-mail redactie:

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

Eindredactie

Lilian van Hiele

Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

Layout en opmaak

Artnic, 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:
Annemarie van Oers



9

‘Een internaat is geen hotel’ 14 en 15



Tien vragen aan: ds. Louis Krüger 17 en 18

Opgelost	4
Effe Dubbel	5
Binnenvaart-CAO	7
Cijfers&Trends	7
Ziektekostenverzekering	8
Snelheidslimiet Brabant	8
Controle op dode hoek	9
Subsidiereregeling motoren	11
Vraag en antwoord	11
Bibliotheeknetwerk varenden	13
Ouders en internaten	14 en 15
Tien vragen aan...	17 en 18
Ingezonden brief	18
Juridische vraagbaak	19
Levensloopreglement	21
Verhalen van stremmingen	21
Nieuwe regels kinderzitjes	21
Kerstspiegelbeeld	22
Peuterspeelzalen Rotterdam	22
WAO wordt WIA	23
Nieuws ONS	24
CBOB-secretariaat	25
Jaaroverzicht	26

rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,
ONS, CBOB en RKSb Sint-Nicolaas,
VBR en Bond van Eigenschippers.
24 en 25

'Gepiepeld'

door Gerard Kester

Soms lukt het niet een zaak op te lossen. Daar zijn we eerlijk in, wij zijn tenslotte ook maar mensen. Als iets niet lukt, kunnen daar vele redenen voor zijn; de afspraken op charter zijn niet helder, mondelinge afspraken zijn niet hard te maken, maar soms wordt je als schipper gewoon 'gepiepeld'. Zo'n geval is dit.

De schipper moet drie stukken constructie onder FOB-condities in Antwerpen lossen met als termijnen vrijdag 13 mei 6 en 14 uur en zaterdag 6 uur. Doordat het eerste stuk niet gelost kan worden, gaat de hele planning de mist in. Uiteindelijk is het schip pas na Pinksteren leeg. De schipper claimt 3,5 shift bij zijn bevrachter, de CFNR in Straatsburg. Als het liggeld na maanden niet is betaald, informeert de schipper bij de CFNR hoe het ermee staat. Niet best, luidt de boodschap; de opdrachtgever betaalt niet, dus wij ook niet. Volgens de opdrachtgever kon er vrijdagmorgen

zes uur gelost worden, maar was het schip er niet. Een pertinente leugen. De schipper belt de scheepsagent die hij ook die vrijdagmorgen aan de lijn had. De man van Coli Shipping bevestigt met enige tegenzin dat de turbine inderdaad niet gelost kon worden. Inmiddels had de schipper Kantoor Binnenvaart ook al benaderd en vroeg ons Coli Shipping te vragen dit schriftelijk te bevestigen. Op onze e-mail kregen wij het volgende antwoord: "Sorry but do not understand, we reject all below, cannot see what we have to do with that." De bewuste man spreekt gewoon Nederlands, maar begrijpt er niets van, wijst alles af en ziet niet wat zij er mee te maken hebben. Op verzoek van de schipper hebben wij ook de CFNR geschreven. Tenslotte zijn zij als bevrachter verantwoordelijk voor het hele vervoer, inclusief de mislukte planning en het daardoor ontstane liggeld. Wij hebben inmiddels verschillende e-mails naar CFNR gestuurd, maar hebben nog steeds geen antwoord. Dat

maakt het wel moeilijk om goedschiks iets te bereiken. Niet opgelost dus.

Opgeschut

We kregen een telefoontje van een aantal leden die gestrand waren beneden sluis Friedrichsfeld. Door uitlopende werkzaamheden aan de brug bij Hunxe werd een aangekondigde zondagse stremming met een paar dagen verlengd. De WSA meende dat de schepen wel in de benedenvoorhaven van Friedrichsfeld konden blijven. Met een Ruhrorter pegelstand van 235 met vallende tendens wilden onze leden (en anderen) graag opschutten voor het water te laag zou worden. Na enkele telefoontjes en faxen met het Bundesverband der Deutsche Binnenschiffahrt en de WSA werden de schepen maandagavond alsnog opgeschut.

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!

Eerste stap naar convenant

Samenwerken leidt tot betere resultaten. Het is niet alleen de drijvende kracht voor de samenwerking onder de vlag van Kantoor Binnenvaart, het is zelfs een essentiële voorwaarde om als binnenvaart invloed uit te kunnen oefenen op de lokale/regionale, Haagse en Brusselse beleidsagenda. Vanuit dat besef is een aantal jaren geleden het Brancheoverleg Binnenvaart tot stand gekomen. Daarin bespreken Koninklijke Schuttevaer, CBRB en Kantoor Binnenvaart thema's die de hele binnenvaart aangaan, om vervolgens, waar mogelijk, gezamenlijk te reageren op nationale en Europese thema's. Onlangs heeft Brancheoverleg Binnenvaart gereageerd op de Nota Mobiliteit. Uiteraard rekening houdend met de specifieke kracht en kennis van elke organisatie. De discussie met de overheid over de Nota Mobiliteit hebben we gekoppeld aan de wens afspraken te maken over een langere periode. De binnenvaart-organisaties gaan nu dus samen met de minister en het ministerie van V&W bespreken wat er de komende jaren allemaal moet gebeuren, hoe partijen dat willen, wanneer dat gerealiseerd moet

zijn en wat dat kost. Eind november heeft het Brancheoverleg Binnenvaart daartoe samen met minister Karla Peijs de eerste stappen gezet. Er is, onder mijn voorzitterschap, onder andere gesproken over milieu en duurzaamheid, het streven naar vermindering van het aantal regels voor binnenvaartondernemers, innovatie en een investeringsfonds voor de binnenvaart, de 'natte' infrastructuur en het versterken van de concurrentiekracht van de Nederlandse vlag. In maart 2006 moet een eerste convenantstekst op tafel liggen, waar de organisaties zich dan uiteraard over kunnen uitspreken.

Ik ben ervan overtuigd dat er middels een convenant op een aantal belangrijke thema's te 'scoren' valt. Dan moet het convenant inhoudelijk wel wat voorstellen en daar gaan we nu ook als Kantoor Binnenvaart hard mee aan de slag! Zodra er meer bekend is over de voortgang van de besprekingen kom ik daar graag op terug!



Hubert Bruls
Voorzitter Kantoor Binnenvaart



Het team van Kantoor Binnenvaart wenst u prettige kerstdagen en een gezond en voorspoedig 2006!

Van links naar rechts: Jan Krusinga, Marianne van de Weerd, Gerard Kester, Roel Dragt, Elly van Deutekom, Jan Veldman, Henk van der Velde en Margit van den Berg. (foto: Lilian van Hiele)

Extraatje

MKB Nederland, de koepelorganisatie van het midden- en kleinbedrijf waar alle Kantoorbonden lid van zijn, adviseert werkgevers wat extra geld te storten voor de salarissen van januari. Door het grote aantal belasting- en premiewijzigingen zal het eerste loonstrookje van volgend jaar er waarschijnlijk heel anders uitzien dan het laatste van dit jaar. Daarbij zullen veel MKB-ers de salarissystemen niet op tijd hebben aangepast. 'Door een paar tientjes voorschot valt het loon in ieder geval niet tegen en voorkom je waarschijnlijk een hoop gezeur', aldus een MKB-woordvoerder. 'Als er echt veel te veel is betaald, kan dat altijd in de eerste maanden van het jaar worden gecorrigeerd als de salarissystemen wel zijn aangepast.'

Decemberdagen

Kantoor Binnenvaart is rond de kerstdagen en de jaarwisseling niet altijd bemenst. Indien nodig kunt u contact opnemen met kantoormanager Jan Veldman (0653- 811040), CBOB-secretaris Henk van der Velde (0655-871403) of Gerard Kester van de ONS (0655-195130).

Van het KB-secretariaat

Als er wijzigingen zijn met betrekking tot uw bij Kantoor Binnenvaart geregistreerde gegevens (tonnage, naam schip, postadres, e-mailadres, en dergelijke) wilt u dit dan voor eind van het jaar aan ons doorgeven? Dat kan per e-mail: info@kantoorbinnenvaart.org of per fax: 010-4147584. U kunt de wijzigingen ook vermelden op de achterzijde van de adresdrager van het Magazine Binnenvaart en in een envelop aan ons retour sturen.

Nieuwe contractanten:

SERVICECONTRACTANTEN: ms Toros (1097 ton), ms Destiny (359 ton), ms Eclips (2174 ton); ms Feronia (1504 ton), ms Choice (2420 ton), ms Gambler (1632 ton) en ms Copain (1125 ton).
BEDRIJFSCONTRACTANTEN: Oceanwide Netherlands - Vlissingen; Insumma Administratiekantoor - Dordrecht; Beijerland Shipping Services BV - Hendrik Ido Ambacht.

A d v e r t e n t i e

Kantoorbonden willen alleen verplichte Binnenvaart-CAO

De Kantoorbonden vinden dat alles in het werk gesteld moet worden om een voor iedereen verplichte Binnenvaart-CAO te behouden. Zonder bedrijfstak-CAO kan niet alleen een concurrentiestrijd ontstaan op het gebied van lonen en arbeidsvoorwaarden, maar vallen bijvoorbeeld ook de algemene pensioenafspraken en de financiële en inhoudelijke bijdrage van de Stichting CAO-Binnenscheepvaart richting binnenvaartopleidingen weg. 'Dat is slecht voor werknemers, slecht voor werkgevers en dus slecht voor de hele binnenvaart', zegt Kantoormanager Jan Veldman.

'Het probleem is dat steeds meer grote werkgevers/rederijen, maar bijvoorbeeld ook havensleepdiensten, eigen bedrijfs-CAO's afsluiten met de vakbonden en vervolgens een ontheffing van de binnenvaart-CAO krijgen. Dat kan alleen als het pakket gelijkwaardig is aan de bedrijfstak-CAO. Maar dat mag

niet betekenen dat, zoals we onlangs hoorden, een bedrijf maar de helft van de opleidingspremie hoeft af te dragen. Wat ons betreft, gelden de voorwaarden van de bedrijfstak-CAO voor de hele binnenvaart en kan een bedrijfs-CAO alleen extra zaken regelen.

Als we dit tolereren wordt het draagvlak voor een bedrijfstak-CAO steeds kleiner en lopen we het risico dat het ministerie van Sociale Zaken dat draagvlak vervolgens te klein vindt voor een algemeen verbindend verklaring (AVV)', zegt Veldman. 'Op het moment dat geen AVV wordt verstrekt, zijn alleen de leden van de ondertekenende organisaties aan de CAO gebonden.

Het zal iedereen duidelijk zijn dat de CBOB en de ONS, de werkgeversorganisaties binnen Kantoor Binnenvaart, hoewel ze voorstander zijn van een bedrijfstak-CAO, het onderhandelingsresultaat niet tekenen, als duidelijk is dat het geen bedrijfstak-CAO kan worden.

Dan zouden onze leden gebonden zijn, terwijl niet-leden, binnen de wettelijke

grenzen, vrijheid van handelen hebben op het gebied van lonen en arbeidsvoorwaarden.' Veldman, die namens de kantoorbonden deelneemt aan de CAO-onderhandelingen, hoopt dat er op korte termijn een oplossing komt. 'Die kunnen we bereiken door te zorgen dat alle, of in ieder geval zoveel mogelijk, bedrijven onder de binnenvaart-CAO blijven vallen. Ik denk dat het beter is te inventariseren waarom bedrijven een eigen CAO willen.

Bij Kantoorleden is bijvoorbeeld kritiek dat het in de praktijk veelgebruikte rooster 'veertien dagen op, één week af', niet in de CAO voorkomt. Of ze willen onderscheid kunnen maken tussen brug- en dekpersoneel', legt hij uit. 'Laten we dat soort zaken dan aanpassen. Dat is beter dan het 'rampscenario' dat anders op ons afkomt.'

ONS- en CBOB-leden zijn per e-mail geïnformeerd over de situatie. Reacties over dit onderwerp graag naar j.veldman@kantoorbinnenvaart.org

Vergelijk zelf uw resultaat

door Jan Kruisinga

De binnenvaart slaat ten opzichte van andere branches in het midden- en kleinbedrijf geen slecht figuur. Bij de jaarlijkse presentatie Cijfers & Trends van de Rabobanken liet de tankvaart over het jaar 2004 een gemiddeld bedrijfsresultaat van 5,5 procent zien. Bij de droge ladingvaart was dat 6,2 procent. De resultaten in 74 andere branches varieerden van min 2 tot plus dertig procent. De Rabobank komt, uitgaande van 330 vaardagen, voor de droge ladingvaart op een gemiddelde vrachtopbrengst van 55 cent per ton per dag. In de tankvaart is dat 1.60 euro.

Hieronder de resultatenrekening binnenvaart (in percentage omzet). U kunt daar uw eigen cijfers tegen afzetten:

	droge lading	tankvaart
Brutowinst	100	100
personeel	12,1	13,1
afschrijvingen	18,8	20,0
scheepskosten	35,1	31,8
assurantie	7,4	7,5
rentelasten	12,1	14,3
overige kosten	8,3	7,2
Totaalkosten	93,8	94,5
BEDRIJFSRESULTAAT	6,2	5,5

Brutowinst: totale omzet excl. BTW;
personeel: brutolonen inclusief soc. lasten en premies;

scheepskosten: o.a. provisie, brandstof, onderhoud, reparatie, havengelden, loodsgelden.

De cijfers geven een gemiddeld bedrijfsresultaat over alle bedrijven, met en

zonder personeel. Bij de eenmanszaken en VOF staat de ondernemer niet op de loonlijst en komt zijn vergoeding uit het bedrijfsresultaat. Om een vergelijking te kunnen maken, kan de schippereigenaar zichzelf en zijn vrouw een salaris toekennen en dit in het bedrag personeel opnemen.

Flinke korting door collectieve ziektekostenverzekering via KB

'Module arbeidszorg voor snel herstel zieke werknemer'

door Lilian van Hiele

Kantoor Binnenvaart sluit een mantelcontract voor een collectieve ziektekostenverzekering via Anker Advies. Het gaat om de bij Deltaloyd ondergebrachte Anker ZorgGarant Binnenvaart Polis. KB-leden en hun werknemers krijgen de maximale tien procent korting op de (verplichte) basisverzekering en zestien procent op aanvullende verzekeringen. Dat was dertien procent, maar nu duidelijk is dat ook andere binnenvaartorganisaties voor deze polis kiezen en het een 'brancheverzekering' wordt, is dat verhoogd.

Belangrijk voordeel van de specifieke binnenvaartverzekering is de buitenlanddekking tegen kostprijs. Dat wil zeggen dat rekeningen van huisartsen en apotheken in alle Oost- en West-Europese binnenvaartlanden honderd procent worden vergoed. Er is ook een gewoon advies- en informatienummer, dus geen 0900-nummer dat vanuit het buitenland niet met een mobiele telefoon gebeld kan worden. Ook medische (her)keuring voor vaarbewijs of Rijnpatent vallen onder de dekking. Bij de collectieve verzekering hoort ook een werkgeversmodule arbeidszorg, die bedoeld is om verzuim en verzuimkos-

ten te beheersen en een snelle terugkeer naar de werkplek te realiseren. Het gaat dan bijvoorbeeld om de (unieke) garantie dat werknemers binnen twee weken geopereerd worden, binnen twee dagen fysiotherapie krijgen of binnen drie dagen psychologische hulp. Er wordt ook hulp geboden bij de reïntegratie van werknemers en eventuele arbeidsconflicten. Werknemers moeten dan wel de 'binnenvaartpolis' hebben.

De dekking van ZorgGarant is gebaseerd op de levensfase van de verzekerde. In bepaalde periodes/situaties kan, zonder extra kosten, een beroep worden gedaan op bijvoorbeeld een plaswemaker, kraamzorg, acnébehandelingen, orthodontische hulp of een rollator.

■ Brede acceptatie

Het Anker fungeerde tot 2001 zelf als onderlinge ziektekostenverzekeraar. Vanwege de veranderende markt en de beperkte omvang was het niet meer mogelijk een goede inkoop te garanderen, dus werd het "risico" dat jaar verkocht aan een grote zorgverzekeraar. Anker Advies bleef wel actief als adviseur, tussenpersoon en aanspreekpunt voor de klant. 'In 2003 moesten we helaas constateren dat de gekozen partij niet de dienstverlening kon bieden die men van het oude Anker kende', zegt

Auke Lenstra, als adjunct directeur van Het Anker, verantwoordelijk voor de assurantieafdeling. 'In 2003 hebben we dan ook een nieuwe samenwerkingspartner gekozen, Delta Lloyd, waar men de binnenvaart van dienst is zoals men dat van ons gewend is. Daar hebben we nu dus ook deze Anker ZorgGarant Binnenvaart polis ondergebracht.'

Alle leden van de KB-bonden en alle contractanten krijgen in december een brochure met alle details van de verzekering. Er zit een aanmeldingsformulier bij en een opzegkaartje, waarmee Anker Advies uw oude verzekering aangetekend opzegt. De basisverzekering kost (inclusief KB-korting) 979,50 per jaar. Voor vier van de vijf aanvullende verzekeringen geldt acceptatie zonder selectie, dus ook ouderen of mensen die al ziek zijn, of de laatste jaren hoge kosten hadden, worden zonder extra vragen of formulieren geaccepteerd. Alleen voor de (nieuwe) ZorgGarant Top, die bijna alles honderd procent dekt, wordt een gezondheidsvraag gesteld. De tandartsverzekering geeft vanaf de eerste dag volledige dekking tot een zelf te kiezen verzekerd bedrag. Wie nu een tandartsverzekering heeft, wordt direct geaccepteerd, anderen moeten eerst een aantal vragen beantwoorden.

Snelheidslimiet op Brabantse kanalen

Om diepgangbeperkingen en schade aan de oevers te voorkomen heeft Rijkswaterstaat Brabant snelheidslimieten ingesteld op de Brabantse kanalen. Op alle klasse IV delen geldt vanaf januari een limiet van 12 km per uur voor alle schepen. Dat geldt dus voor het Markkanaal, de Amertak, het brede gedeelte van het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart. Voor de doorvaart door Tilburg (tussen kmr. 17,235 (zuidoever) en 29,950 (noordoever) geldt zelfs een (tijdelijke) limiet van 8 km per

uur. Die wordt opgeheven als een damwand is geslagen. Op de roeibaan bij de Beekse Bergen wordt de limiet 10 km. De snelheidsbeperkingen worden door middel van borden aangegeven. De verwachting is dat met name in Tilburg strikt op de snelheden zal worden toegezien.

Er is ook goed nieuws. Vanaf 1 april 2006 worden alle objecten, in ieder geval voor de zomerperiode, van maandag t/m vrijdag bediend tussen 6-22 uur. Op zaterdag tot 16 uur en

's zondags van 9-17 uur. Verder overlegt RWS met de gemeenten Den Bosch en Tilburg om de vaste spertijden af te schaffen en de bruggen in de spits in ieder geval één keer per half uur te draaien. Er wordt ook onderzocht of na de renovatie van de sluisen grotere schepen (klasse III of IV) toegelaten kunnen worden op de Zuid-Willemsvaart. Medio volgend jaar zijn de sluisen 10 tot 13 gerenoveerd en dan wordt ook begonnen met de renovatie van de sluisen 4, 5 en 6.

‘Houd suiker in Nederland en de bieten in het schip’

‘Houd suiker in Nederland’, staat op ms Muguet van Simon van der Sluys. Hij ageert net als veel boeren en vrachtwagenchauffeurs tegen het voornemen van de Europese Commissie de subsidie op de suikerprijs de komende jaren 36 procent te verlagen. Dat heeft alles te maken met de kritiek van de wereldhandelsorganisatie WTO. Die vindt dat Europa haar suikerbranche te veel beschermt, waardoor bietensuiker wordt bevoordeeld boven rietsuiker uit bijvoorbeeld ontwikkelingslanden. Boeren hebben begrip voor enige openstelling van de afgeschermd markt, maar de voorgenomen prijs- en productiedaling gaat hen te ver. Ondertussen loopt de bieten-campagne aan zijn eind. Door zelf met een goed idee te komen wisten NPRC/TAS het afgelopen jaar, ondanks de sluiting van de fabriek in Putterhoek, toch nog een kwart van de vroegere scheepsbieten, 250.000 ton in het schip te houden. Die worden nu in Dinteloord met een mobiele kraan gelost en naar het gor gereden.



Controle op dode hoek in Antwerpen

door Gerard Kester

Net als Koninklijke Schuttevaer worden wij regelmatig gebeld door leden met een containerschip over controle op de dode hoek en het vrije zicht in de haven van Antwerpen. Er worden niet alleen waarschuwingen uitgedeeld, ook boetes. Het was niet duidelijk op basis van welke reglementering men die controles uitvoerde, maar via Johnny Conings, de Belgische voorzitter van de ESO, kregen wij duidelijkheid. In de gemeentelijke havenpolitieverordening is het volgende opgenomen, met daarbij, van de Havendienst, de interpretatie voor de binnenvaart.

■ Artikel 14 Vrij zicht van op de scheepsbrug

Het is de gezagvoerder of schipper van een vaartuig verboden op zodanige wijze te beladen, dat het nodige uitzicht voor een goed en veilig besturen van het vaartuig niet ten volle gewaarborgd is. Indien door de bouw van het vaartuig of ingevolge de als deklust vervoerde lading het uitzicht op de commandobrug of vanuit het stuurhuis van het vaartuig beperkt is, dient de gezagvoerder of schipper de nodige maatregelen te treffen om een veilige vaart te verzekeren.

■ Interpretatie voor de binnenvaart:

- Het zicht vanaf de plaats van de roerganger moet te allen tijde voldoende vrij zijn.
- Verticaal gezien wil dit zeggen dat de afstand vanaf de voorsteven tot het punt waar de roerganger geen vrij zicht heeft op het wateroppervlak maximaal 350 meter mag bedragen.
- Horizontaal gezien wil dit zeggen dat het vrije gezichtsveld vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt, tenminste 240 graden van de horizon moet bedragen. Daarvan moet een gezichtsveld van tenminste 140 graden binnen de voorste halve cirkel liggen.

- Optische hulpmiddelen ter verkleining van de dode hoek mogen bij het onderzoek niet in aanmerking genomen worden.
- In de normale zichtas van de roerganger mogen zich geen vensterstijlen, steunen of opbouwen bevinden.
- Indien geen voldoende vrij uitzicht naar achteren mogelijk is mogen vaste optische hulpmiddelen aangewend worden.

Onder *nodige maatregelen* verstaan wij het inschakelen van een sleepboot, die voraan dient ingespannen te worden, of het verwijderen van de objecten die het zicht belemmeren.

Optische hulpmiddelen, zoals een periscoop, een spiegel of een verrekijker mogen niet in aanmerking genomen worden bij het bepalen van voldoende zicht. Dit wil zeggen dat een spiegel enkel beschouwd wordt als een hulpmiddel voor de navigatie, maar dat deze niet gebruikt mag worden bij het bepalen van de dode hoek. Het is aan te raden optische hulpmiddelen te gebruiken als bij het onderdoorvaren van bruggen of andere kunstwerken het stuurhuis dient neergelaten te worden. Een camera en radar zijn *geen* optische, maar wel elektronische hulpmiddelen. Zij mogen niet aangewend worden bij het bepalen van de dode hoek.

Definitie van optisch systeem: stelsel van brekende en/of spiegelende vlakken, waardoor de loop der lichtstralen gewijzigd wordt. Voor een op radararend schip blijft de reglementering aangaande vrij zicht van kracht.

Het verschil is dat in Nederland het BPR wordt gehanteerd. Daarin staat dat je de dode hoek mag compenseren met spiegels en camera's, terwijl Antwerpen het RPR en dus alleen direct zicht accepteert. Er loopt op dit moment bij de CCR in Straatsburg een discussie om ook camera's toe te staan bij het verkleinen van de dode hoek. Dat lijkt ons met de huidige kwaliteit van de camera's geen enkel probleem.

A d v e r t e n t i e

Dieselmotor subsidiereregeling nog nauwelijks beschikbaar

door Henk van der Velde

Ondernemers die dachten te kunnen profiteren van de subsidiereregeling voor de aanschaf van een emissie-arme motor, zoals 10 november in de Staatscourant werd gepubliceerd, werden snel ontuchtterd. Slechts een enkele fabrikant heeft zo'n fase II goedgekeurde motor in zijn assortiment en dan vaak alleen nog maar bepaalde types en bepaalde vermogens. Het ministerie van VROM heeft voor 2005 en 2006 twee miljoen euro uitgetrokken voor de regeling. In totaal wil VROM over een periode van vijf jaar zo'n twintig miljoen euro beschikbaar stellen.

De regeling is bedoeld om de NOx-uitstoot van scheepsmotoren te verminderen. Door aanschaf van een emissiearme

dieselmotor, vervanging van een conventionele dieselmotor of het aanpassen (retrofit) van de dieselmotor in een bestaand of een nieuw schip.

De emissiearme motor moet dan wel voorzien zijn van een bewijs van de fabrikant dat de motor voldoet aan de CCR/EU-norm. Het zogenaamde typegoedkeuringscertificaat. We gaan daar nu niet verder op in, omdat het leveringsprogramma van dieselfabrikanten hierin tot 2007 nauwelijks voorziet. Retrofit biedt op dit moment meer perspectief. Bovendien heeft retrofit met voor- en naschakeltechnieken meer effect op schadelijke emissie, dan alleen het plaatsen van een emissiearme dieselmotor. Subsidiabele kosten bij retrofit zijn de installatiekosten en de overige kosten die daarmee direct verband houden. Zoals leidingwerk, elektra, vereiste vloeistof en gederfde inkomsten als

gevolg van het retrofitten. Daar horen ook de kosten bij om te meten of daarna wordt voldaan aan de emissie-eis van fase II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of de vergelijkbare Richtlijn 97/68/EG. Bij bestaande schepen is dat 3 g/kWh, bij nieuwe schepen 2g/kWh. Voor retrofit van motoren tot 750 kW is 99 euro subsidie per kW te krijgen. Voor zwaardere motoren is dat 89 euro. Van de twee miljoen euro kunnen naar schatting veertig nieuwbouwschepen of dertig bestaande schepen worden uitgerust met een SCR-katalysator. De uitvoering van deze subsidiereregeling is in handen van SenterNovem. Dat zit in Den Haag: 070-3735000, Sittard: 0460- 4202202, Utrecht: 030- 2393493 en Zwolle: 038-4553553. Alle vestigingen zijn op werkdagen open van 8-17.30 uur. De volledige regeling staat ook op onze internetsite.

VRAAG EN ANTWOORD

Ik was afgelopen woensdag op de losplaats in Duitsland. Ze zijn direct begonnen met lossen. Telt die dag als losdag? Ik heb lostijd "wet '94".

In de verordening 1994 is bepaald dat, indien op de dag dat de schipper zich meldt wordt geladen of gelost, de laad- of lostijd begint op het tijdstip dat begonnen wordt met laden of lossen. Bij meerdere laad- en losdagen eindigt de laad- of lostijd op de laatste laad- of losdag op hetzelfde tijdstip als begonnen is met laden.

Ik heb laatst op verzoek van de bevrachter een bak meegenomen. Naar aanleiding daarvan heb ik mijn certificaat nog eens doorgekeken. Bij punt 14 is 3, 4 en 6.1 ingevuld, maar bij 15 is niets ingevuld. Hoe moet ik dit lezen?

Feitelijk is de aantekening bij 14 bedoeld voor het gekoppeld mogen varen van twee schepen met ieder eigen voortstuwing. Elke andere vorm van gekoppeld varen met schepen zonder voortstuwing

is aangegeven bij 15. Als daar niets ingevuld is, mag u met uw schip dus geen samenstel voortbewegen. Voor het verkrijgen van een aantekening bij 15 moet er o.a. een proefvaart gehouden worden, zoals omschreven in hoofdstuk 5 en 16 van het ROSR.

Onlangs constateerde de WSP-Trier dat ik geen Moezelreglement aan boord had. Ik kreeg geen verbaal, maar hij adviseerde mij dit te downloaden bij ELWIS. Als het op de computer aan boord is in te zien, is dat namelijk ook goed. Maar waar vind ik dat precies?

Op www.elwis.de onder het kopje Schiffsrecht/Schiffsuntersuchung. Het is een pdf-bestand van 3,3 MB, te lezen met Acrobat Reader of een soortgelijk programma. Downloaden vereist wel een snelle internetverbinding. Op die site staat naast de andere vaarreglementen ook het Donaureglement. Uiteraard alles in het Duits. Het boekwerk (€ 65) is ook te koop bij

Binnenschiffahrtsverlag GMBH in de Dammstrasse in Duisburg-Ruhrort.

Mijn vrouw heeft 1 oktober 2001 een dienstboekje met de rang deksman gekregen. Drie jaar later is ze op basis van vaartijd matroos geworden. Kan ze nu op basis van vaartijd 1 jaar later volmatroos op de Rijn worden?

De overgangsbepalingen van artikel 24.05 ROSR geven aan hen die voor 31 december 2001 in het bezit van een dienstboekje waren het recht ook nu nog een beroep te doen op de oude regeling. Dat betekent dat hij/zij met een jaar (ofwel 180 dagen) vaartijd als matroos, volmatroos kan worden. Dit jaar vaartijd moet dan wel op de Rijn zijn gemaakt. Voor dienstboekjes van na 31 december 2001 geldt de nieuwe regeling, waarin is bepaald dat wie geen diploma matroos heeft, 2 jaar vaartijd moet hebben. Wie een diploma matroos heeft, kan met 1 jaar vaartijd volstaan. Voor de nieuwe regeling telt ook vaartijd buiten de Rijn mee.

A d v e r t e n t i e

Weinig schippers bekend met voordelen bibliotheeknetwerk

door Lillian van Hiele

Slechts de helft van alle varende volwassenen kent de afdeling Binnenvaart van de Bibliotheek in Rotterdam en is op de hoogte van de extra lange leentermijn van twee maanden. Dat geleende boeken en andere materialen ook bij 42 openbare bibliotheken of de vijf eigen ruilpunten door heel Nederland ingeleverd mogen worden, is nog veel minder bekend. En dat geldt ook voor het feit dat je twintig boeken/materialen per keer mee mag nemen en telefonisch kunt verlengen. Terwijl dat voor de leden juist de belangrijkste redenen zijn om lid te worden van de Bibliotheek voor de Binnenvaart.

Dat blijkt uit een onderzoek dat sociaal geografische Angelique Hubens de afgelopen maanden in opdracht van de Stichting Vrienden Bibliotheekwerk voor Varenden deed. De collectie en de dienstverlening van de Bibliotheek voor Varenden zijn sinds januari 2004 overgenomen door de Bibliotheek Rotterdam en de stichting wilde weten of de leden tevreden zijn over de huidige kwaliteit van de dienstverlening en wat er indien nodig verbeterd moet worden. Ongeveer acht procent van alle volwassen varenden is lid van het bibliotheeknetwerk voor varenden en ruim tien procent van een andere bibliotheek. Dat komt in totaal overeen met het Nederlands gemiddelde. De meeste van de 771 leden van de 'natte bieb' zijn vrouwen (63%) tussen de 40 en 54 jaar (39%) die met hun partner in de droge ladingvaart zitten. Varende bibliotheekleden bezoeken gemiddeld vijf keer per jaar een bibliotheek of ruilpunt en lenen gemiddeld 81 materialen per jaar. Dat zijn vooral romans, maar ook informatieve en jeugdboeken, tijdschriften, video's en dvd's, stripboeken Cd-roms en speel-leermateriaal. De leden waarderen het speciale bibliotheeknetwerk, dat zestien euro per jaar kost (t/m 15 jaar gratis), met een 7,9.



De centrale bibliotheek van Rotterdam aan de Hoogstraat, waar sinds een jaar de afdeling Binnenvaart is gevestigd.

■ Vaker wisselen

Meer dan de helft van de leden maakt gebruik van de (afdeling Binnenvaart van de) Centrale Bibliotheek in Rotterdam. Van de ruilpunten wordt Terneuzen het meest bezocht. Ook Duisburg is populair, Antwerpen en Bazel minder. De leden geven aan dat ze het fijn zouden vinden als de collectie in Terneuzen en Duisburg vaker zou worden gewisseld en ze vragen dan met name om boeken over de binnenvaart en meer (recente) christelijke boeken. Bij de 42 openbare bibliotheken die aan het netwerk meedoen is de top vijftien als volgt: Rotterdam, Dordrecht, Terneuzen, Amsterdam, Maasbracht, Meppel, Zwolle, Delfzijl, Werkendam, Zwartsluis, Krimpen a/d IJssel, Nieuwegein-Zuid, Nijmegen, Zwijndrecht en Hengelo. Op de vraag met welke plaatsen het netwerk moet worden uitgebreid worden Capelle a/d IJssel, Nieuwegein, Nijkerk en Sneek,

meerdere malen genoemd.

Andere aanbevelingen zijn:

- Meer bekendheid geven aan het bibliotheeknetwerk.
- Nieuwsbrief met info over ruilpunten, openingstijden, etc.
- Betere voorlichting over het 'binnenvaartpakket' aan medewerkers van openbare bibliotheken.
- Uitbreiding van het aantal plaatsen met speel-leermateriaal.
- Verruiming van de openingstijden, in Terneuzen (bijvoorbeeld na telefonische afspraak).
- Meer persoonlijk contact (bijvoorbeeld met kopje koffie) op de afdeling binnenvaart bij de Centrale bibliotheek in Rotterdam. Die zou ook op maandagmorgen open moeten zijn en er is daar behoefte aan, liefst speciale, parkeerplaatsen.

Meer informatie over het bibliotheeknetwerk voor varenden staat in de rubriek 'Team mobiele collecties' op de site: www.bibliotheek.rotterdam.nl

Ad Driesprong, directeur van internaatscluster Meander:

‘Je kunt met twaalf kinderen in de groep niet eindeloos individualiseren’

‘Dat ouders tegenwoordig heel mobiel zijn, zo de auto van boord kunnen zetten als er iets met hun kind is en soms bijna dagelijks met de mobiele telefoon met hun kinderen kunnen praten, is fantastisch. Ook de inspraak die er tegenwoordig op alle manieren is moet je koesteren, maar het vraagt wel een zeker mate van opvoedingswijsheid hoe je daar mee om moet gaan!’, zegt Ad Driesprong. Hij is algemeen directeur van stichting Meander, met zes internaten en in totaal 472 kinderen het grootste internaatscluster.

‘De omstandigheden waarin ouders kinderen opvoeden zijn de afgelopen jaren radicaal veranderd. Voor schippers geldt dat dubbel. Nog niet eens zo lang geleden moesten ze in de sluis van boord stappen om het internaat te bellen en dan werd het gesprek vaak ook nog halverwege beëindigd omdat de touwen los moesten. Nu bellen kinderen, als ze ook maar even iets niet zint, direct met hun mobieltje hun ouders’, zegt Driesprong. ‘Daarnaast zie je in de hele samenleving een enorme individualisering. Ook op scholen en internaten. Sommige ouders zijn heel egocentrisch. Alles draait om hun kind en ze hebben soms zelfs niet eens in de gaten dat dat gevolgen heeft, of zelfs ten koste gaat van andere kinderen. Ik heb het al vaker gezegd, een internaat is geen hotel, waar groepsleiding als een kelner achter kinderen aanloopt. Iedere ouder wil het beste voor zijn kind, maar dat wil niet altijd zeggen dat dat ook het beste voor het kind is. Als ouders vinden dat een internaat een bepaald product moet leveren en dan ook nog als consument willen bepalen hoe dat er uit ziet, maken ze een denkfout. In ons geval gaat het om opvoeden.’

‘Dat betekent ook wel eens ‘nee’ zeggen, niet ogenblikkelijk alle wensen van kinderen inwilligen en niet alle hobbels en belemmeringen voor ze oplossen’, legt hij uit. ‘Een kind moet zelf verantwoordelijkheden leren. Dat begint al met voeten vegen, je jas ophangen en de

deur achter je dicht doen. En als je wat ouder bent zelf je wekker zetten, op tijd naar school gaan, zelf je brood smeren, zelf je band plakken, zelf je huiswerk maken. Dat ontslaat de opvoeder niet van hulp of controle, maar als een kind van dertien, veertien jaar een vier voor Frans heeft, moet je daar het kind op aanspreken en niet de groepsleiding. Al gaat die vervolgens natuurlijk wel kijken hoe ze het kind of jongere kunnen stimuleren en helpen.’

■ Machteloos

‘Een goede opvoedingssituatie creëren ouders en internaat samen. Gelukkig is dat in veruit de meeste gevallen ook het geval. Als je als ouder alleen maar eisen stelt, klaagt, moppert, te keer gaat of roddelt, maak je je zelf trouwens ook behoorlijk machteloos. Het verleng-

internaat een basis van vertrouwen zijn. Als je wilt dat het goed gaat met je kind, zoek dan een internaat dat bij je past en zorg dat je je daar prettig voelt. Als ouder moet je trots zijn op het internaat waar je kinderen zitten. Dat moet je ook een beetje uitstralen. Je bent mede verantwoordelijk voor een positief leefklimaat op de groep. Zonder roze wolk, moet je op een verjaardag kunnen zeggen, dat je blij bent met de opvoedingssituatie van je kind. Als het goed gaat met de ouders, gaat het meestal ook goed met het kind en als er dan eens een keer een probleem is, probeer je dat samen op een prettige manier op te lossen.’

■ Rolmodel

Hoe moet je nou als ouder reageren als je kind je, tijdens, of na een ‘conflict’ met de groepsleiding boos opbelt? ‘Dat is lastig’, zegt Driesprong. ‘Ouders zijn vaak geneigd hun kind te geloven. ‘Mijn kind liegt niet’, zeggen ze dan. Ik denk ook niet dat het kind liegt, maar de kijk op de werkelijkheid is soms een beetje gekleurd. Vervolgens nemen veel ouders de rol van scheidsrechter op

‘Opvoeden doe je vanuit optimisme’

stuk van eisend gedrag van een ouder is meestal eisend gedrag van het kind. Wat moet je met een kind dat steeds zegt: ‘dat hoeft ik niet van mijn moeder’. Als zo’n conflict hoog oploopt, rest je als ouders in feite alleen maar weg te gaan. Ieder kind is anders, maar je kunt in een groep van twaalf kinderen niet eindeloos individualiseren’, benadrukt Driesprong. ‘Er moet tussen ouders en

zich. Zo van, ik heb jou gehoord en nu bel ik wel even met de groepsleiding. Om vervolgens uitspraken te doen die bindend zouden moeten zijn voor de handswijze van de groepsleiding! Ik zal een voorbeeld geven van een andere situatie. Op een van de internaten was schade veroorzaakt door hangjeugd uit de buurt. Ze hadden bekend en er volgde een gesprek met die jongeren en



hun ouders. 'Mijn zoon betaalt alleen de schade die hij heeft toegebracht', zei één van die vaders. En een andere: 'bewijs maar eens dat mijn zoon dat gedaan heeft.' Toen heb ik gezegd uw kind heeft een opvoeder nodig, geen advocaat. Een opvoeder is een rolmodel. Er wordt naar je gekeken. Nog een voorbeeld, al is dat al weer een paar jaar geleden. Er was iets gebeurd op een groep en de leiding had gekozen

dat ze ze door de week af moeten staan, maar vanuit die emotie hebben ouders soms wel eens de neiging té beschermend te zijn en dat beschermende ook op te leggen aan degene die hun kind mede opvoedt. Je moet kinderen niet te veel 'pamperen' zoals dat tegenwoordig heet. Ondanks alle gevoel van onveiligheid ook niet té benauwd zijn en alleen risico's zien. Kinderen moeten leren in het leven te staan en dat leren ze niet

'Een internaat is geen hotel'

voor een collectieve straf, waardoor er 's avonds niet naar een voetbalwedstrijd op tv gekeken kon worden. Vervolgens haalde een grootvader, in opdracht van ouders, een kind op om bij hem thuis tv te kijken. Als je als ouders zo'n opstelling kiest, haal je echt alles onderuit', zegt Driesprong. 'En wat moet je met ouders die woedend de groepsleiding bellen en eisen dat hun zoon van zestien wordt opgehaald omdat hij een leuke band heeft? Hij had hen natuurlijk niet verteld dat zijn band al een paar dagen lek was en hij geen zin had die te maken, of zijn fiets naar de fietsenmaker te brengen...'

■ 'Pamperen'

'We kunnen ons als 'buitenstaanders' nooit genoeg realiseren wat het voor ouders van schipperskinderen betekent

door ze alles uit handen te nemen of ze overal voor te behoeden. Maar het mag ook niet naar de andere kant doorslaan op momenten dat er problemen zijn. Je ziet dat ook wel eens in de pubertijd. Er zijn ouders die, als er iets gebeurt dat ze niet aan staat, tegen hun kinderen zeggen, je bekijkt het maar, ik bemoei me er niet meer mee. Of zelfs helemaal niet willen weten wat hun kind allemaal doet. Want stel dat je daar dan iets mee moet! Juist op die momenten moet je emotioneel bij kinderen en jongeren in de buurt blijven. Juist dan vragen ze om duidelijkheid en liefde.'

■ 'Milde frustraties'

'Nogmaals het gaat in het contact tussen ouders en groepsleiding steeds om wederzijds vertrouwen en betrokkenheid. Om voelbare inhoudelijke motiva-

Stichting Meander is een stichting voor protestants-christelijke en katholieke instellingen voor schippers- en kermisjeugd. Daaronder vallen:

- internaat De Meerpaal in Capelle a/d IJssel,
- De Singel in Dordrecht,
- De Prinsenvaart in Maasbracht,
- Prins Hendrik in Nieuwegein,
- St.Nicolaas in Nijmegen,
- Julia-internaat in Zwijndrecht.

tie. Niet alleen om regels en protocollen wie er hoe laat naar bed moet en wie er wanneer buiten de poort mag. In het pedagogisch beleidsplan van Meander staat als grondhouding voor de beroepsopvoeders: blij zijn met het kind, lijden als het kind lijdt, bidden voor het kind, wakker liggen om het kind en net als ouders, bereid zijn je zelf op te offeren en weg te cijferen. Uiteraard binnen bepaalde grenzen. Orthopedagoog professor Vliegthart vindt goed opvoeden 'maximale betrokkenheid met behoud van distantie'. Psychologe Rita Kohnstamm heeft het over 'opvoeden met een milde frustratie'. Wat dat betreft heeft een internaatsopvoeding in deze egocentrische wereld wellicht alleen maar voordelen', grinnikt Driesprong. 'Het is een structuur vol milde frustraties, want het gaat in het groepsproces niet altijd vanzelfsprekend zoals jij wilt dat het gaat!'

■ Groepsproces

'Mijn insteek is altijd positief. Ik sta niet toe dat er geroddeld of negatief gesproken wordt over kinderen, ouders of groepsleiding. In het groepsproces moeten kinderen, ouders en internaat zorg voor elkaar, en een eerlijke belangstelling voor elkaar, en elkaars kinderen hebben. Een kind ontwikkelt zich van hulpbehoevendheid naar zelfstandigheid en daar moeten alle opvoeders orde in aanbrenge. Dat doe je middels uitdagingen, door perspectief te bieden en met een optimistische kijk op de toekomst. Dan gaat het in feite vanzelf! Weet je, eigenlijk is opvoeden helemaal niet zo moeilijk.'

Lilian van Hiele

A d v e r t e n t i e

Tien vragen aan:

Ds. Louis Krüger. Hij werd geboren in Zuid-Afrika en studeerde daar theologie aan de Universiteit van Stellenbosch. In 1984, toen jonge afgestudeerde predikanten werd gevraagd naar Nederland te komen, kwam Krüger naar het Drentse Nieuwlande. Daarna stond hij vijf jaar in Sliedrecht en inmiddels is hij al weer bijna vijftien jaar verbonden aan het Protestants Pastoraat Binnenvaart en de schippersgemeente in de Koningskerk in Rotterdam. Krüger is ook bestuurslid van de Kantoorbond CBOB.

1. Wat is het Protestants Pastoraat Binnenvaart?

‘Een bijzonder pastoraat voor mensen die niet zo makkelijk elke zondag naar de kerk op de hoek van de straat kunnen en doordat ze varen ook minder mogelijkheden hebben deel te nemen aan de activiteiten van de kerk. Daarom is de pastorale zorg apart georganiseerd. Binnen pastoraat binnenvaart werken veel vrijwilligers en drie predikanten. Ds. Ries Nieuwkoop in Noord en Oost-Nederland, ds. Pieter Roggeband, van de Nederlandse kerk in de Ruhr in Duisburg, in Duitsland en Zuid-Nederland en ik zelf in Rotterdam en West-Nederland. Ik werk, vanuit PKN, de Protestantse Kerken Nederland, tachtig procent voor schippers en twintig voor de wijkgemeente rond de Koningskerk in de Stieltjesstraat in Rotterdam. Dat is inmiddels een echte, drukbezochte schippersgemeente, waar ik me ontzettend thuisvoel.’

2. Wat gebeurt er allemaal in en rond de Koningskerk?

‘Elke zondag is daar een ontmoeting met God en een ontmoeting met elkaar. De eredienst begint om tien uur en daar komen heel veel schippers naar toe. Echt overal vandaan. De sfeer is open en blij. Een gelovig mens kan tenslotte niet negatief of zwaarmoedig zijn! Er is op zondagavond een bijbelkring voor schippers, onder leiding van Emma Vissers (Spirit) en Martin Oosse (Sterrenburg), maar ook op de huiskringen van de wijkgemeente is altijd plaats voor schippers die op het laatste moment bellen. Dat is allemaal te vinden op onze site (www.koningskerk.org). Er is ook een gespreksgroep over geloofszaken via e-mail, onder leiding van Antoinette Schram (Providentia). We hebben varen-

de ouderlingen, Bert Boere (Coby) en Jan Izelaar (Titania) en een diaken, Peter Steenberg (Pax). We willen een gaven gerichte gemeente zijn. Ieder mens heeft een gave of talent en het is in de kerk de bedoeling dat je die aanwendt ten voordele van een ander zodat je jezelf en anderen verrijkt.’

3. Hoe zit dat in de andere plaatsen?

‘Ook in de Nederlandse kerk aan de Ruhr wordt elke zondag (10.30 uur) een eredienst in het Nederlands gehouden. Ook daar worden gesprekskringen en allerlei andere activiteiten voor varenden georganiseerd (www.nkadr.de). In Mannheim is geen Nederlandse gemeente gevestigd, maar wordt in de Hafenkirche in de Kirchenstrasse elke zondag (10.30) een Nederlandse eredienst met wisselende voorgangers gehouden. Dat ontwikkelt zich heel positief, ook doordat daar steeds meer jongeren en jonge gezinnen komen.’

4. Wat doet het pastoraat verder in Nederland?

‘We proberen in zoveel mogelijk gemeentes waar havens zijn, contacten te leggen om zo een landelijk netwerk van kerken aan het water te krijgen waar schippers terecht kunnen en waar kerkelijke gemeentes op de hoogte zijn van de specifieke (on)mogelijkheden van binnenvaartondernemers. Ds. Ries Nieuwkoop coördineert de uitbreiding van dat pastoraal netwerk. We hebben sinds kort bezinningsweekenden in Hattem, één voor ouderen en één voor jonge gezinnen en er is een zeilkamp voor de jeugd. Daarnaast zijn de drie PKN schipperspredikanten uiteraard altijd beschikbaar voor pastorale gesprekken of ‘noodhulp’ en daarin werken we uiteraard samen met ds. Van



der Ham, predikant voor varenden van de christelijk gereformeerde kerk en het KSCC, het katholiek schipperswerk.’

5. Wat bedoel je met noodhulp?

‘Bijvoorbeeld na een ongeval, bij ziekte of om een stervende te begeleiden. Er bellen vaak mensen die niet in de kerk komen, maar toch graag willen dat een schipperspredikant een begrafenis leidt. Eerlijk gezegd vind ik het prettiger al voor iemand overlijdt een gesprek te hebben en niet pas vlak voor de begrafenis. Wat me trouwens treft, is dat er bij een doop- trouw- of begrafenisdienst altijd erg veel schippers zijn. Daar leggen ze echt hun schip voor stil. Gelukkig maar, want als je zelfs al geen tijd meer hebt voor de dood of een begrafenis, ben je wel erg armoedig bezig!’

Wie betaalt het protestants pastoraat Binnenvaart?

'Het Landelijk Dienstencentrum van de PKN-kerken. PKN staat voor Protestantse Kerken Nederland, dat zijn de Nederlands Hervormde Kerk, de Gereformeerde Kerken van Nederland en de Evangelisch Lutherse kerk. Uiteindelijk wordt ons werk betaald door (collectes in) de PKN-kerken. Net als het gevangenispastoraat en de koopvaardij. PKN probeert hokjes en vakjes te overschrijden of doorbreken. Die horen ook absoluut niet thuis in de kerk. Het evangelie is voor iedereen. Iedereen is welkom. Dat past prima bij de schipper, die is gewend grenzen te overschrijden.'

Zijn veel schippers kerkelijk betrokken?

Voor zo ver hun omstandigheden het toelaten is de geloofs- en kerkelijke betrokkenheid groot. De gemiddelde kerkgang ligt beduidend boven het landelijke gemiddelde. Toch hoor ik ook van veel schippers dat ze, soms om begrijpelijke redenen, losgeraakt of vervreemd zijn van de kerk. Soms zelfs doordat ze in het verleden teleurgesteld of in de steek gelaten zijn. Maar dat ze diep in hun hart de band niet losgelaten hebben of er zelfs naar terugverlangen. Vaak is het Schipperskerstfeest de eerste stap terug.'

Wat zou je tegen hen willen zeggen?

'Dat ze altijd welkom zijn. Dat God mensen rijk en overvloedig wil zegenen. Dat is de kern van kerk en gemeente zijn. Voor elkaar klaar staan, elkaar helpen. De samenleving schreeuwt daarom. De

Binnenvaart predikanten

Ds. Ries Nieuwkoop,
Nieuwe Deventerweg 74, 8014 AJ
Zwolle, tel.: 038-4650155,
(e-mail: Ries.Nieuwkoop@daxis.nl),
ds. Louis Krüger, Stieltjesstraat 30,
3071 JX Rotterdam, tel.: 0180-622125
(L.Kruger@wxs.nl) en ds. Pieter
Roggeband, Dr. Hammacherstrasse
4-6 47119 Duisburg-Ruhrort,
tel.: 0049(0)201-68528900
(Roggeband@nKadr.de)

Schipperskerstfeest

Het Schipperskerstfeest voor varenden en oud-varenden wordt Tweede Kerstdag, 26 december, gehouden in de Prinsekerk (Statensingel 24) in Rotterdam-Blijdorp. Thema van de dienst is 'Van ezels tot engelen'. De kerstboodschap wordt verzorgd door ds. Louis Krüger. Aan het kerstfeest wordt meegewerkt door het Groot samengesteld mannenkoor o.l.v. Arjan Breukhoven, organist André de Jager, sopraan Judith Sportel en andere musici. Er is ook een speciaal kinderprogramma. Het schipperskerstfeest begint om vier uur 's middags en loopt zonder pauze door tot ongeveer kwart over zes. De (gratis) kaarten zijn verkrijgbaar bij W. Leeuwenstein, tel. 078-6192932/065-3154186 of 0612-313748.

tijd is in feite nog nooit zo rijp geweest terug te keren naar het geloof. Er zijn 2,1 miljard christenen in de wereld, die zijn in staat de wereld grondig te veranderen. Niet met geweld of wapens, maar met de kracht van liefde en dienstbaarheid.'

Wat hebben jullie schippers te bieden?

'We willen een thuishaven, een geestelijke haven, een rustpunt voor ze zijn. In de folder 'Laden, lossen en leven' van de Koningskerk staat: "als je altijd maar zo druk bent met de waan van alledag, wat is dan het rustpunt in je leven?" Er is ook een verhaal van een Zuid-Amerikaanse Indianenstam, die eens in de zoveel tijd heel erg passief is. Als je vraagt waarom, zeggen ze, soms ben ik gehaast, soms reis ik te paard, maar mijn ziel komt te voet.'

Wat is je toekomstwens?

'Dat iedere schipper, gelovig of niet, weet wat pastoraat binnenvaart is en weet dat de deur altijd open staat voor hulp of een gesprek. Loop eens binnen, kijk, voel eens wat we te bieden hebben. En als de kerk open staat betekent dat natuurlijk ook dat iedereen die daar is, of binnenkomt, liefdevol wordt benaderd.'

Lilian van Hiele

Tachograaf toch gekeurd

Onlangs moest de verklaring van onze tachograaf worden verlengd en ik zocht een bedrijf dat dat voor mij wilde doen. Omdat wij in Werkendam lagen, vroeg ik aan Werkiena of ze de keuring wilden doen. Werkiena vertelde mij dat dit type tachograaf - een met schijven - niet meer gekeurd mocht worden en ik een nieuwe aan moest schaffen. Ik kon het niet geloven omdat wij met ons vorige schip een dergelijke tachograaf een jaar geleden nog hadden laten keuren. Er liepen ook monteurs rond van Oechies dus heb ik Oechies gebeld, maar ook deze mochten de tachograaf niet meer keuren. Werkiena vertelde me dat ze een lijst hadden gekregen waar op stond dat deze tachografen niet meer gekeurd mochten worden. Ze konden alleen niet vertellen van wie ze die lijsten hadden gekregen. Navraag bij Kantoor Binnenvaart leerde dat dit soort tachografen nog gewoon een typegoedkeuring hebben en derhalve zijn toegestaan voor gebruik in de binnenvaart. Toen heb ik Radio Holland gebeld of zij nog wel de keuringen deden (bij het vorige schip had ik hen ook laten komen) en ja, dat deden ze nog. Zij hebben de tachograaf op de goede werking onderzocht en ik heb weer een verklaring voor vijf jaar.

Ilona Leensen
Ms Destiny

TopTip

VOORKOM SCHADECLAIMS - Meld voor u vertrekt schriftelijk bij de bevrachter of verlader als u schade aan de lading heeft geconstateerd of tijdens slecht weer hebt geladen. Het komt regelmatig voor dat schippers aansprakelijk worden gesteld voor schade waar ze part noch deel aan hebben. Laat u niet zomaar wegsturen, zet desnoods op de laadbrieff dat, en waarom u die onder protest tekent. Als er geen laadbrieff is of er problemen ontstaan, bel dan even met uw verzekering of met ons hoe het feit dat de lading beschadigd is, op een andere manier vastgelegd kan worden. Zo voorkomt u dat u later een schadeclaim krijgt.

Juridische vraagbaak

BTW ja of nee?

door mr. Ynke Ooykaas



Een schipper klopt bij Kantoor Binnenvaart aan met een probleem.

Hij wil zijn schip verkopen en volgens de koper is geen BTW verschuldigd. De schipper wil best zonder BTW verkopen, maar herinnert zich dat collega's daardoor problemen kregen met de Belastingdienst. En zie dan die BTW maar weer op de koper te verhalen... Hoe zit dat?

Hoofregel is dat bij binnenlandse verkoop van een schip als bedrijfsmiddel 19 procent BTW is verschuldigd. Die heffing kan alleen achterwege blijven: 1. Indien sprake is van de levering van een zogenaamde 'algemeenheid van goederen'. Dus bijvoorbeeld de overdracht van het schip plus bemanning en/of vervoercontract. Er is dan geen sprake van een belaste activiteit.

2. Als een aan boord wonende schipper/eenmanszaak (of man/vrouw firma) zijn bedrijf bestaande uit zijn enig schip, verkoopt aan een aan boord wonende schipper (of man/vrouw firma) die met het schip als enig bedrijfsmiddel verder gaat. In dat geval mag BTW-heffing achterwege blijven op basis van art. 31 Wet op de OB 1968 oud (daterend van voor 23 juni 1998 in samenhang met het Besluit van de Staatssecretaris van Financiën d.d. resolutie 3 december 1973, nr B 73/21 4 44 (nog steeds niet ingetrokken).

Bij verkoop aan een in het *buitenland* wonende of gevestigde koper binnen de EU, waarbij het schip wordt geleverd in Nederland, is sprake van BTW 0-tarief (intracommunautaire levering, tabel II post a 6 behorende bij de Wet OB 1968) en is doorgaans geen BTW verschuldigd. Mits:

- Het vervoer van het schip van Nederland naar land B gebeurt in het kader van de levering. Het intracommunautaire karakter van de levering moet worden aangetoond door de teboekstelling van het schip in het Nederlandse scheepsregister door te halen en het schip meteen in te

schrijven in het buitenlandse scheepsregister.

- De buitenlandse koper ondernemer is. Dat moet worden aangetoond door een BTW-identificatienummer, dat op de factuur moet worden vermeld om voor het 0-tarief in aanmerking te komen. In België hebben niet alle scheepvaartondernemers zo'n nummer. Ze kunnen bij de fiscus een BTW-verklaring aanvragen.

Bij verkoop naar niet-EU landen geldt het 0-tarief op basis van de exportbestemming die het verkochte goed heeft (tabel II post a 2 behorende bij de Wet op de Omzetbelasting 1968). De verkoper moet export kunnen aantonen door in Nederland aangifte 'ten uitvoer' te doen bij de douane en aan de buitengrens van de EU aangifte 'ten uitvoer' van de EU te doen en/of invoer in het land van bestemming aan te kunnen tonen.

■ Inkomstenbelasting

Voor de inkomstenbelasting geldt dat eventuele winst behaald met de overdracht van een schip belast is. Er is vrijstelling mogelijk als de onderneming wordt overdragen aan:

- een medeondernemer (kan een familielid zijn) met wie de verkoper tenminste 36 maanden een samenwerkingsverband vormde
- een werknemer (familielid) die tenminste drie jaar voor verkoop in dienst van verkoper was.

In die gevallen hoeft de verkoper niet af te rekenen over de stille reserves, oudedagsreserves en goodwill. Deze schuiven als het ware door naar de koper. Afrekening over de stille reserves, oudedagsreserves en goodwill kan nog worden verminderd door een lijfrente aan te kopen.

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

Meld slechte betalers!

Met enige regelmaat krijgen wij klachten over (te) late betalingen van vrachten. Ergerlijk want je hebt wel alle kosten gemaakt en alleen al om de gasolie te betalen, heb je die vracht hard nodig. Wie zijn die bevrachters of opdrachtgevers die structureel te laat betalen? Meldt het ons en wij maken een overzichtje. Uiteraard vragen we wanbetalers om een reactie. Er zullen ook bevrachters zijn die altijd keurig op tijd betalen. Ook daar willen we melding van maken.

Wat is overigens te laat? Sinds enige jaren geldt in Nederland, indien geen termijn in de overeenkomst is opgenomen, een wettelijke betalingstermijn van 30 dagen na ontvangst van de factuur. Daarna is een wettelijke rente verschuldigd die bestaat uit de herfinancieringsrente van de Europese Centrale Bank vermeerderd met 7 procentpunten. Dit jaar is dat samen 9 procent. Je zou bijna zeggen, laat maar staan dat geld, meer rente kun je nergens krijgen. Maar helaas zijn er ook bevrachters waar het fout mee gaat en die dan helemaal niets meer kunnen betalen!

De regeling is te vinden in Boek 6 van het Burgerlijk Wetboek, artikel 119 en 120. Een en ander is het gevolg van de Europese Richtlijn 2000/35/EG.

U kunt uw reactie doorbellen 010 206 06 00 of mailen info@kantoorbinnenvaart.org

Lijfrentepremies

Lijfrentepremies voor een overbruggingspensioen hoeven niet vóór 31 december 2005 te worden betaald. Ook jaarruimte en reserveringsruimte (eerste drie maanden van 2006) en lijfrentepremies met betrekking tot omzetting stakingswinst en oudedagsreserve (eerste zes maanden van 2006) die worden teruggewenteld naar 2005 komen daarvoor nog in aanmerking.

A d v e r t e n t i e

Verhalen van schade bij onverwachte stremmingen

door Gerard Kester

Na de dambrek bij Olfen en de gezonken Ilona M op de Ems krijgen we veel vragen over het verhalen van schade bij onverwachte stremmingen. Uit ervaring weten we dat de verhaal-mogelijkheden richting overheden in het algemeen gering zijn, maar elk geval is anders. We hebben met Het Anker, de grootste rechtsbijstandverzekeraar in de binnenvaart over deze stremmingen gesproken en ook advies gevraagd bij advocaat Dirk Grotstollen van bureau Hahn, Grotstollen en Ginders in Duisburg, gekende binnenvaartadvocaten.

Grotstollen heeft inmiddels al vele dossiers over bovengenoemde gevallen, maar ziet vooralsnog weinig tot geen mogelijkheden iets op de Duitse (deel)staat te verhalen. Dan zou er sprake moeten zijn van nalatigheid of een onrechtmatige daad en dan nog is het lang niet altijd te verhalen. Er is nog een onderzoek gaande naar de toedracht van de dambrek en het zinken en de berging van de Ilona M, maar zoals gezegd, Grotstollen kan en wil zeker op voorhand geen verwachtingen wekken of toezeggingen doen. Het advies aan de schippers is daarom, noteer in het journaal het oponthoud en dergelijke, bewaar het eventuele charter en connossement, havenbriefjes, tijden brug- of sluispassages, kortom hou het dossier compleet.

■ Duits recht

Anders ligt het voor mogelijk verhaal van schade (oponthoud, omvaren) op grond van de bevrachtingsovereenkomst, dus bij de bevrachter. Onder Duits recht zijn daar volgens Grotstollen mogelijkheden, maar hij is dat nog aan het uitzoeken. Dus wanneer er schippers zijn die een charter hadden onder Duits recht, is het aan te raden contact op te nemen met Grotstollen of de eigen verzekeraar daarop te attenderen. Het telefoonnummer van Hahn, Grotstollen & Ginders is: 0049 (0) 203 87008.

Levenslooplegging

door Henk van der Velde

Stel uw werknemer zegt, 'Ik ga er over veertien dagen een week of wat tussenuit, ik neem vast een stukje van mijn levenslooptegoed op. Ik heb net genoeg gespaard en dan kan ik mijn vakantiedagen mooi laten staan'. Daar sta je dan. Mag je dat weigeren? Natuurlijk heeft u uw werknemers geïnformeerd over de nieuwe levenslooplegging, maar u bent ook verplicht een levenslooplegging op te stellen. De werkgever moet namelijk instemmen met de manier waarop het 'spaartegoed' wordt opgenomen. Dat moet je vooraf goed regelen en koppelen aan de arbeidsovereenkomst.

In het levenslooplegging moeten afspraken staan over:

- de keuze van de werknemer (vooraf voor deelname aan spaarloon- of levenslooplegging. Beide mag niet, ook niet bij verschillende werkgevers in datzelfde jaar.
- Informatieplicht van de werknemer over opgebouwde tegoeden bij andere instellingen/werkgevers.
- Door werknemer aan te wijzen financiële instelling voor beheer van het levenslooptegoed.
- Wijze en tijdstippen van storting.

- Momenten en termijnen voor aanvragen levensloopleverlof. Bijv. minimaal drie maanden van tevoren.
 - Opschorting levensloopleverlof tijdens ziekte of bijzonder verlof.
 - Eventuele gevolgen voor pensioenopbouw of loondoorbetaling bij ziekte.
- Op de site www.kantoorbinnenvaart.org staat een voorbeeldreglement. We kunnen u dat ook toesturen. Mogelijk regelt uw boekhouder of administratiekantoor dit, maar u bent zelf verantwoordelijk voor de inhoud!

■ Uitzonderingen

Ouderschapsverlof of verlof voor sterfensbegeleiding van verwanten moet u altijd toestaan. Dat is wettelijk geregeld en daar mag het tegoed van de levenslooplegging altijd voor gebruikt worden.

De levenslooplegging wordt 1 januari 2006 van kracht. Wel heeft de minister inmiddels op verzoek van de Tweede Kamer toegestaan dat de keuze tussen levenslooplegging of spaarregeling een jaar mag worden uitgesteld. Wie deelneemt aan de spaarloonregeling mag voor 1 januari 2007 alsnog besluiten zijn spaarloontegoed om te zetten in een levenslooplegging.

Tjalk beste schip aller tijden



Tijdens een symposium in het Scheepvaartmuseum Amsterdam is de tjalk gekozen tot het beste Nederlandse schip aller tijden. Volgens het juryrapport is het binnenvaartschip dat al sinds de 17de eeuw gebruikt is voor de vrachtaart en zowel het stoom- als

het motortijdperk heeft overleefd, mooi van uiterlijk en effectief, door een optimale afstemming van laadvermogen en snelheid. De tjalk nam het bij de uitverkiezing op tegen schepen als ss Rotterdam, de Hr.MS Jacob van Heemskerck, het koopvaardij-schip Sea-Land McLean en de Kamperkogge.

Afspraken met Zeehavenbedrijf

We kregen veel klachten over het aan/van boord gaan buiten bedrijfstijd bij Zeehavenbedrijf Dordrecht. Er is nu het volgende afgesproken. Wie moet laden, lossen, overnachten of het weekend overligt, moet vooraf, tijdens kantooruren, aangeven wie van het gezin of de bemanning het terrein wil verlaten en/of terugkomen. In dat geval moeten de persoonsgegevens en de naam van het schip worden doorgegeven. Na de werktijd wordt dan de voetgangerspoort via de intercom voor die persoon geopend. Het blijft helaas onmogelijk na bedrijfstijd met de eigen auto het terrein op of af te rijden.

IVW loket verhuisd

Het loket van de Inspectie Verkeer en Waterstaat van o.a. de vervoersvergunningen en Rijnvaartverklaringen is verhuisd van de locatie bij de Laakhaven naar hartje Den Haag. Het nieuwe adres is: Nieuwe Uitleg 1, 2514 BP Den Haag, tel. 070-4563636/fax: 070-4563637. Het loket is open van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 16 uur. De Nieuwe Uitleg is 5 minuten lopen van Centraal Station. Het ligt achter de Koningskade, vlakbij het Malieveld. Als u met de auto komt, kunt u deze het beste parkeren in de garage onder het Malieveld.

Kerstspiegelbeeld

(Zoek de elf verschillen)



Peuters kunnen weer spelen in Rotterdam

Het is de LOVK, de school voor Landelijk Onderwijs aan Varende Kleuters, na veel moeite toch gelukt peuterspeelzalen in Rotterdam te vinden waar ook varende peuters welkom zijn. Nadat de AMVV-peuterspeelzaal op de Zwarte Zwaan juli 2004 werd opgeheven, liep de LOVK onverwacht tegen allerlei nieuwe regels en wetten aan. 'Voor peuterspeelzalen geldt dat peuters regelmatig, op vaste tijden moeten komen zodat ze mee kunnen doen met onderwijsleerprogramma's gericht op de Vroeg Voorschoolse Educatie. Voor varende peuters is dat

natuurlijk niet haalbaar', zegt LOVK-directeur Cobi Visser.

Schipperspeuters kunnen vanaf nu terecht bij peuterspeelzaal Nelson Mandela (Joubertstraat 7-13, tel.: 010-4864372), peuterspeelzaal Kiki (Herman Costerstraat 24, tel.: 010-4851561) en kinderdagverblijf De Witte Kakatoe, Rijnhaven Zuidzijde 12 (tel.: 010-4854066), dus in hetzelfde pand als de ligplaatsschool de Zwarte Zwaan. Het kinderdagverblijf is elke dag open van half acht tot zes uur voor kinderen tus-

sen tien weken en 3,5 jaar Kinderen moeten wel vooraf worden aangemeld en de kosten bedragen ruim vijf euro per uur. Een deel daarvan kan, afhankelijk van het inkomen, via de belasting worden teruggevraagd. Meer informatie over deze, en alle andere peuterspeelzalen in Nederland waar schipperskinderen terecht kunnen, is te vinden op de website van de LOVK (www.lovk.nl). Daar staat ook een overzicht van alle activiteiten van de ligplaatsscholen en een overzicht van basisscholen waar schipperskleuters welkom zijn.

Uitgangspunt nieuwe wet WIA is arbeidsgeschiktheid

door Rudie de Vreeze, Anker Advies

De WAO wordt in januari vervangen door de WIA, de Wet Werk en Inkomen naar Arbeidsvermogen. Uitgangspunt is arbeidsgeschiktheid, dus wat mensen nog wél kunnen. Financiële prikkels stimuleren werkgever en werknemer zoveel mogelijk mensen aan het werk te houden of te krijgen. Net als voorheen moet de werkgever de eerste twee ziektejaren van werknemers zelf betalen. Daarna volgt een toets op de reïntegratie-inspanningen van werkgever en werknemer, de Poortwachertoets, en vervolgens een entreekeuring door het UWV. De WIA onderscheidt dan drie vormen arbeidsgeschiktheid:

■ Volledig en duurzaam arbeidsgeschikt

Wanneer iemand volledig en duurzaam arbeidsgeschikt wordt verklaard (80-100 procent) kan hij of zij aanspraak maken op een uitkering Inkomensvoorziening Volledig Arbeidsgeschikten (IVA). Deze wordt uitgevoerd door het Uitkeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV). De uitkering bedraagt 70 procent van het laatstverdiende (gemaximeerde) loon. De werknemer kan deze uitkering tot zijn 65-ste ontvangen.

■ Gedeeltelijk arbeidsgeschikt

Als een werknemer tussen de 35 en tachtig procent (volledig), maar niet duurzaam arbeidsgeschikt wordt verklaard, heeft deze recht op loonaanvulling op grond van de WGA-regeling (Werkhervatting Gedeeltelijk Arbeidsgeschikten). Deze belooft de gedeeltelijk arbeidsgeschikte werknemer wanneer hij zoveel mogelijk blijft werken. De WGA-uitkering is bij aanvang gebaseerd op het laatstverdiende loon. Werkt de werknemer niet, dan bedraagt de uitkering 70% van het dagloon. Werkt hij of zij wel, dan is dat zeventig procent van het verschil tussen

het dagloon en het nieuwe inkomen. De duur van de loongerelateerde uitkering hangt af van de duur van het arbeidsverleden. Na deze loongerelateerde periode ontvangt de werknemer een loonaanvulling óf vervolguutkering waarbij wederom onderscheid wordt gemaakt tussen mensen die werken, niet werken, of niet voldoende werken. Er is sprake van voldoende werken als de werknemers ten minste 50% van zijn restverdien capaciteit verdient. Door deze regeling is werken altijd lonend. Een gedeeltelijk arbeidsgeschikte die niet/onvoldoende werkt, krijgt een (lage) vervolguutkering; 70% van het wettelijk minimumloon keer het arbeidsgeschiktheidspercentage. Dat kan enorme gevolgen hebben. Wie 40.000 euro per jaar verdiende, vijftig procent arbeidsgeschikt is verklaard, maar geen werk kan vinden, krijgt uiteindelijk een vervolguutkering van 5700 euro per jaar. Dat is wellicht aan te vullen met een bijstandsuitkering, maar dan moet je wel eerst je vermogen/huis 'opeten.'

■ Minder dan 35% arbeidsgeschikt

Wie minder dan 35 procent arbeidsgeschikt wordt bevonden, komt niet in aanmerking voor een WIA-aanvulling. De werknemer moet dan gewoon in dienst blijven. In overleg moet worden bekeken wat de werknemer nog kan doen. Het is duidelijk dat dit voor een functie in de binnenvaart problemen op kan leveren. Als zo'n werknemer zijn eigen werk niet meer kan doen of een baan accepteert bij een andere werkgever, heeft die recht op de zogenaamde no-risk polis. De werkgever is dan niet verplicht tot loondoorbetaling wanneer die zelfde werknemer binnen vijf jaar opnieuw ziek wordt. Dan neemt UWV de loonbetaling over. Daarnaast krijgt een werkgever korting op de premies sociale verzekeringen als hij een gedeeltelijk arbeidsgeschikte werknemer in dienst houdt of neemt. Er zijn ook subsidies voor extra kosten.

■ Lagere premie

De overheid hoopt met de WIA in combinatie met de aangescherpte keuringscriteria 2 miljard euro per jaar te besparen. Omdat UWV nog niet in staat is premies te differentiëren, betalen alle werkgevers in 2006, ongeacht het aantal gedeeltelijk arbeidsgeschikten, dezelfde premie. In 2007 wordt dat gedifferentieerd. De premie ligt in 2006 in ieder geval 0,85 procent lager dan bij de WAO. In 2006 kunnen grote bedrijven kiezen of ze het risico voor gedeeltelijk arbeidsgeschikte werknemers zelf willen dragen of verzekeren, of onderbrengen bij het UWV. Vanaf 2007 hebben alle werkgevers die keuze. Voor bestaande gevallen blijft de WAO van kracht, maar door aangescherpte herkeuringen is het toch mogelijk dat u al op korte termijn met de nieuwe regelingen te maken krijgt. Vraag daarvoor advies bij uw assurantieadviseur. Die weet ook hoe u de nieuwe WIA-risico's beheersbaar kunt houden!

Reglementen en wetten op internet

Overheden spelen snel in op de mogelijkheden van internet. Op sites van gemeentes kunt u vaak havenverordeningen met tarieven vinden en op sites van ministeries alles over regelingen, uitkeringen, subsidies, etc. Met moderne zoekmachines, zoals Google, is dat een koud kunstje. Ook op www.overheid.nl is veel wet- en regelgeving te vinden. Vink links 'alle regelingen' aan en tik in de zoekbalk in wat u zoekt. Bijvoorbeeld "Reglement onderzoek schepen op de Rijn". U moet wel een snelle internetverbinding hebben (GPRS/UMTS), maar u kunt de regeling natuurlijk ook aan de wal opzoeken en uitprinten.

Nieuws van...

Erik van Toor, voorzitter ONS

We sluiten 2005 alweer bijna af. Het was het jaar waarin de CCR waarschuwde voor een dreigende overcapaciteit in de tankvaart. De veevoedersector werd geconfronteerd met de GMP-regeling, afvalvervoerders met de NIWO-registratie en alle varende met de ISPS-code. Het hele jaar is onderhandeld over een aanvaardbare laad/los- en overligregeling. Dat lijkt beloofd te worden, maar het laatste woord is aan het ministerie. Dat hoopt eind dit jaar met een oplossing te komen.

Op sociaal gebied is met het geld van de AMVV Steunpunt Binnenvaart opgericht. Dat dit in een grote behoefte voorziet blijkt wel uit de overvolle agenda van het steunpunt. Het LOVT heeft het razend druk gehad met de evaluatie van de inter-naatssubsidies. Wat niet geheel vlekkeloos verliep omdat "onafhankelijk" Bureau Berenschot, een geheel eigen interpretatie aan de opdracht meende te moeten geven!

We werden ook geconfronteerd met de kwetsbaarheid van onze infrastructuur. Na een dijkdoorbraak bij Olfen en een gezonken schip bij Rhede lag het vervoer van en naar het Noord- en Oost-Duitse achterland weken stil. Kortom, een jaar waarin bonden en commissies behoorlijk druk waren alles zoveel mogelijk in goede banen te leiden.

2005 was ook het jaar waarin de vrachten ver achter bleven bij de kostenontwikkeling. Met name de brandstofkosten rezen de pan uit. Het lage water dat vanaf oktober inzette, biedt de mogelijkheid gemiste inkomsten nog zoveel mogelijk te compenseren. Het geklaag van bevrachters en verladers over de vrachten is niet van de lucht, maar staan zij er wel bij stil dat de schipper deze laagwaterperiode gebruikt om het jaar 2005 nog enigszins rede-

lijk te kunnen afsluiten? En, zou het niet zo zijn dat, als de vrachten het hele jaar op een aanvaardbaar niveau hadden gestaan, er nu ook geen excessen waren? Té laag water is voor de scheepvaart niet goed, maar we moeten ons niet gek laten maken met praatjes dat het spoor en de weg ons werk overnemen als de vrachten te ver doorstijgen. Spoor en weg hebben grote capaciteitsproblemen; iets wat bij ons (nog) niet aan de orde is. We moeten ons bewust zijn van



onze unieke positie, die van de grootste, milieuvriendelijkste, veiligste, betrouwbaarste bulk- en containervervoerder!

Even voorstellen:



Tijdens de ONS-ledenvergadering in Ahoy' is Gonnie Jager-Zwiers (1953) als nieuw bestuurslid gekozen. Zij stelt zich graag aan u voor:

'Zover ik terug kan kijken waren mijn voorouders varenslieden, dus ik stam uit een oud schippersgeslacht. Sinds ons trouwen in 1970 vaar ik met Siebrand Jager. Eerst als zetschipper en sinds 1983 zelfstandig. Ons eerste eigen schip was een sleepschip van bijna 3000 ton, dat na 4 jaar is gesloopt. Daarna hebben we zestien jaar op een motorschip van 1104 ton gevaren. Hoofdzakelijk op de Rijn en nevenrivieren. Later, toen de Donau bereikbaar werd, hebben wij ons gespecialiseerd op het Donauwerk. In 2002 moesten we het door ziekte wat rustiger aan doen. Daarom hebben we ons motorschip verkocht en een sleepschip van 1374 ton, met contract, teruggekocht. Helaas werd dat na vijf maanden opgezegd. Wij hebben nog een jaar gevlet, maar dat was niet wat we wilden. Tenslotte hebben we er maar een duwboot achter gezet. We varen nu met de Emmanuel door Nederland en België.

Doordat wij lang naar de Donau voeren was het bijwonen van vergaderingen bijna onmogelijk. Wel heb ik altijd het ONS-vakblad met aandacht gelezen en later het Magazine Binnenvaart. Toen ik het enquêteformulier m.b.t. bestuurszaken kreeg dacht ik: waarom niet? We zijn nu toch vaak in de buurt. Ik vaar altijd actief mee en heb al mijn papieren. Ook het aannemen van vrachten doen we samen en heeft beslist mijn interesse. Wij zijn bijna vanaf het begin ONS-lid; sinds de blokkade voor het behoud van de toerbeurt. Ik hoop me sterk te maken voor het Noord-Zuidgebeuren omdat we daar nu actief in zitten. Zoals bijv. de bloktijden bij het wachten voor de sluis van Klein-Ternaaien en Evergem. Nu word je, als je de bloktijden aanhoudt, achteraan geplaatst. Dit vind ik niet kloppen. Als je in dagvaart zit en 14 uur gevaren hebt moet je af kunnen melden en 's morgens om 6 uur weer beginnen. De schutting die dan ingedeeld is moet natuurlijk doorgaan, maar daarna moeten wij weer aan de beurt zijn. Nu zijn we verplicht 's nachts door te varen. Voor dit soort zaken wil ik me, samen met de andere bestuursleden graag inzetten!

Van het secretariaat



Europees Parlement – CDA-europarlementariër Corien Wortmann heeft van de Begrotingscommissie van het Europese Parlement instemming gekregen voor een pilotproject voor veilige parkeerplaatsen langs snelwegen voor vrachtwagens. Toenemende criminaliteit op parkeerplaatsen maakt het aanhouden van rij- en rusttijden sterk problematisch. Ook in het wegvervoer gaat het om internationaal vervoer waarvoor lokaal en regionaal vaak weinig aandacht is, vandaar dat Wortmann op Europees niveau aandacht vraagt. Diefstal van schip en lading is in de binnenvaart nog geen item, maar we kennen wel het probleem van onvoldoende veilige en rustige ligplaatsen om aan vaar- en rusttijden te kunnen voldoen. Wellicht kan het Europees Parlement hiervoor ook een pilot opstarten. We zullen het vast in de week leggen.

Eindejaarsbijeenkomsten – Nog even plaatsen en data: Duisburg, Ned. Kerk a/d Ruhr (zaterdag 24), Werkendam, Kwinter (woensdag 28), Zwolle, Campanile hotel (donderdag 29). Tijden 13.30 uur tot 16.30 uur, hapje en drankje na. In Rotterdam, Vasteland (dinsdag 27), start 09.30 uur tot 13.00 uur. We zorgen daar voor een broodje.

Discussieonderwerpen te over: afweziging CAO ja/nee, subsidieregeling dieselmotoren, de nieuwe zorgverzekering, de levensloop- en spaarloonregelingen, praktijk afvaltransport, de marktobservatie, die nu toch wat handen en voeten lijkt te krijgen en nog zo wat zaken. We staan open voor vragen en problemen uit de praktijk en misschien heeft u aandachtspunten voor het bestuur, tips voor collega's of zelfs suggesties voor de overheid. We willen het ook met

u hebben over de geliberaliseerde markt -zonder vangnet- waar de totale binnenvaart nu een aantal jaren ervaring mee heeft opgedaan. Wellicht ook een thema voor de jaarvergadering. Alle CBOB-leden krijgen nog een uitnodiging met agenda, maar ook uw burens zijn van harte welkom. Nodig hen uit mee te gaan! Kost niets.

Kerstfeest in Duisburg – Zondag 25 december vieren we het Kerstfeest om 11.00 uur.

Op Tweede Kerstdag 26 december begint het familiekerstfeest om 14.00 uur. Dit jaar staat Jozef in de schijnwerpers. We hopen op bijdragen van alle leeftijdscategoriën en we hebben een verrassing!! En natuurlijk is er "Kaffee und Torte". We maken er fijne dagen van en nodigen u hiervoor van harte uit. Graag tot ziens aan de Hammacherstrasse 6 in Duisburg-Ruhrort. Namens de Kerkenraad, Elly Mannak.

Geboren – Bertine, dochter van J.J. Geluk en D.G. Geluk-v.d. Berg, ms Torenvalk op 13 november. (corr.adres Torenvalk 24, 3905 RE Veenendaal.)

Huwelijk – Henk Oosta en Lenie de Blécourt, ms Ichthus, zijn 28 november 25 jaar getrouwd. (corr.adres Bernhardlaan 5, 9781 EC Bedum)

Nieuw lid – Fam. D.G. Pomp, ms Providentia (853 ton)

Nieuwe donateur – C.D. Theunisse, v/h ms Res Nova, Dordrecht

e-Voortvarend – Onze digitale nieuwsbrief met actuele informatie wordt regelmatig aan 201 leden toegestuurd. Wilt u die ook ontvangen? Geef dan uw e-mailadres door via: binnenvaart@cbob.nl.

Gestalte

*Kinderen, zolang Christus geen gestalte in u krijgt, doorsta ik telkens weer barensweeën om u.
Galaten 4:19*

Wat maakt dat de geboorte van Jezus na tweeduizend jaar nog altijd gevierd wordt?

Het kind in de kribbe raakt ons blijkbaar heel diep. Zijn geboorte is een bevestiging van onze eigen geboorte. Soms was het beter geweest, als we zonder gestalte waren geboren. Met dat we in een lichaam bestaan, zijn we kwetsbaar. Vatbaar voor vernielende machten als ziekte en ongeluk. Bestonden we enkel uit lucht, we konden ons nooit stoten of pijnlijk worden getroffen. Maar ook konden we elkaar dan nooit herkennen. Lang of kort, gezet of mager, recht of krom, aantrekkelijk of onopvallend, of iets daar tussen in.

We mogen mensen zijn met een herkenbare gestalte, kenmerkend voor de persoon die wij zijn. Op die zelfde manier wilde God in Jezus onder de mens zijn. Met een gestalte, waarvan wij geen afbeeldingen hebben en die toch altijd weer te herkennen is.

De apostel Paulus is er vol van en verklaart waarom Kerstmis een onverwoestbaar feest is. De menswording van God in die zichtbare gestalte betekende meer dan dat er weer een mens bijkwam. Alles waarvoor deze mens leefde, was bedoeld om onderdeel te worden van het leven van alle mensen van alle plaatsen en alle tijden. Zijn gestalte wil in ons herkenbaar worden als een bron van kracht. Door de aanraking met zijn liefde worden we persoonlijk en samen meer mens. Nog altijd kan deze Heer die liefde was, worden herkend, in enkelingen, maar ook in mensen samen, want de gemeenschap die in onze wereld zijn naam draagt, heet lichaam van Christus.

Niet dat dat altijd zo gemakkelijk lukt. Paulus is zelfs een beetje ongeduldig en vergelijkt zichzelf met de moeder die eerst door de weeën heen moet, voordat haar kindje geboren wordt. Ongeduldig, tot Christus in ieder van ons gestalte krijgt en herkenbaar wordt.

R.J. Bakker

Jaaroverzicht

Selectie Magazine Binnenvaart,
jaargang 2005



Januari

- 07 Kleuterpakket nu doorgaande leerlijn
- 08 Nieuwe indeling bunkerverklaring
- 09 Fiscaliteiten
- 11 Installaties vaak niet goed op elkaar in- of afgesteld
- 16 De arbeidsovereenkomst (17)
- 17 Eén Europese Hygiëncode levensmiddelen en veevoer
- 19 Vervangingsregeling tegen overcapaciteit tankvaart

Februari

- 07 Beveiligingsregels ADNR in overzichtelijke verklaring
- 08 Nu al rekening houden met AOW-gat na 2015
- 09 Afschrijven en boekwaarde
- 10 "Fällig" maakt vracht en rente opeisbaar
- 13 Rijnpatent vernieuwen waar het is uitgegeven
- 14 Meeste schippers blij met relatie aan boord
- 15 Tien vragen over RIS
- 17 Zelfde boetes op Rijn en Moezel

Maart

- 05 AMVV-steunpunt bij Kantoor Binnenvaart
- 07 Freelance aflosser heeft recht op VAR-verklaring
- 08 Overgangsbepalingen ROSR die aflopen tussen nu en 2010
- 11 Stappenplan afvalvervoerregistratie
- 12 Terminals ontkomen niet aan strenge eisen
- 14 Tien vragen aan Wim Onderdelinden
- 16 Overzicht peuterspeelzalen
- 17 Vaarweginformatie via internet

April

- 07 Maximaal 48 uur per week hoeft geen probleem te zijn
- 09 Overleg over overliggeld en laad- en lostijden mislukt
- 10 Overheid zorgt soms voor financiële hulp
- 11 Aflosschipper toch zelfstandig
- 15 Tien vragen over tracking en tracing
- 17 De arbeidsovereenkomst (19)
- 20 Belgen willen echte schippersfederatie
- 21 Solidariteit is marktmacht

Mei

- 07 Hulpmiddelen dode hoek ook in RPR accepteren
- 08 Het incasseren van vracht in Duitsland
- 09 Meest gemaakte fouten in vaartijdenboek
- 11 Hygiëne regels veevoer | juli van kracht
- 13 Problemen met premieheffing bij inlenen Oost-Europeanen
- 16 Iedereen krijgt gratis BICS
- 17 Tien vragen aan Jenny Klein
- 23 Het bilgewatermysterie

Juni

- 07 Conceptcontract voor inzet aflossers
- 08 Kwart afstempelaars krijgt minder vaartijd
- 09 RIS; geen wettelijke meldplicht
- 11 Voorwaarden toegang havens en terminals
- 10 Recht op levensloopregeling
- 14 Langdurig zorgverlof
- 17 Gasolietoeslag op vrachtprijs
- 19 Klantvriendelijke olieboer

Juli/augustus

- 07 Iedereen vanaf 2006 in basisverzekering
- 08 Verschil in voorschot
- 09 Eigen preventiemedewerker i.p.v. Arbo-dienst
- 11 Juridische vraagbaak
- 12 Inning belastingsschuld aanzienlijk verscherpt
- 13 Kostprijs als grens tussen legaal en illegaal vervoer
- 16 Binnenvaart schoner dan verwacht
- 21 Internetten gaat steeds sneller

September

- 08 Subsidie schonere motoren
- 09 Wat kun je doen met één MB?
- 10 Zorgt u al voor later?
- 13 Forse naheffingen na missers in Luxemburgconstructie
- 18 Subsidie voor reductie CO₂ in goederenvervoer
- 21 AO- premie daalt door lagere risicoklasse
- 21 Juridische vraagbaak
- 22 Boven 110 m vaak nog vergunning nodig

Oktober

- 07 Binnenvaart mag niet de dupe worden van belastingwijziging
- 11 ADNR beveiligingsplan
- 13 Juridische vraagbaak
- 14 Frankrijk betaalt vergoeding bij onvoorziene stremmingen
- 17 Tips om inbraken aan boord te voorkomen
- 16 Rotterdam start megaproces verkeersmanagement
- 19 Europese Commissie ontwikkelt binnenvaartactieplan
- 21 Tien vragen aan Dirk van der Meulen

November

- 07 Kost en inwoning zorgt voor verwarring over hoogte salaris
- 08 Vakexamens binnenvaart 2006
- 11 Zonder AOV rest de bijstand
- 14 Frankrijk bepaalt minimum bedieningstijden per klasse
- 17 Tien vragen aan Jos Hubens
- 19 Verkeer en Waterstaat zet koers uit tot 2020
- 21 Wat u moet weten over de levensloopregeling
- 23 Nieuw Scheepvaartreglement en ADNR van kracht in België

December

- 07 KB wil alleen verplichte Binnenvaart-CAO
- 08 Korting collectieve ziektekostenverzekering
- 09 Controle op dode hoek Antwerpen
- 11 Dieselmotor subsidieregeling nauwelijks beschikbaar
- 13 Weinig schippers kennen bibliotheeknetwerk
- 17 Tien vragen aan ds. Louis Krüger
- 19 Juridische vraagbaak: BTW ja of nee?
- 21 Verhalen van schade onverwachte stremmingen

A d v e r t e n t i e

A d v e r t e n t i e