

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER



JAARGANG 6 - NUMMER 7/8 - JULI/AUGUSTUS 2004

*Mantelcontract voor nabestaandenpensioen*

*Salaris en afschrijving behoren in exploitatie*

*Financiering oude en middelgrote schepen*

*Hygiëncode België voor food en feed*

**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:

[margit@kantoorbinnenvaart.org](mailto:margit@kantoorbinnenvaart.org)  
Margit van den Berg (ONS)  
Gerus Brugman (RK Bond)  
Henk van der Velde (CBOB)

## Eindredactie

Redactie bureau Delta Desk,  
Jos Hoffmann

## Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

## Layout en opmaak

Artnc Creatief Servicebureau,  
Deventer

## Uitgever

Drs. Nic Louis  
ten Hagen & Stam,  
Postbus 23  
7400 GA Deventer

## Abonnementen en verzending

ten Hagen & Stam  
afd. CCC  
Postbus 34  
2501 AG Den Haag  
tel. 070-3046850

## Abonnementsprijs 2004:

€ 79,25 excl. BTW

Een abonnement kan ieder  
gewenst moment ingaan.

Beëindiging van het abonne-  
ment kan uitsluitend schriftelijk  
geschieden, uiterlijk twee maan-  
den voor het einde van de abonne-  
mentsperiode. Nadien vindt  
automatisch verlenging plaats.

Leden, contractanten en aangeslo-  
tenen van Kantoor Binnenvaart  
ontvangen het tijdschrift uit  
hoofde van hun lidmaatschap.  
Verschijning 11 keer per jaar

## Advertenties

ten Hagen & Stam  
Postbus 23, 7400 GA Deventer  
Hoofd exploitatie  
B. Veninga (0651-586888)

## Advertentieverkoop:

Bunk Intermedia  
tel: 078-6321010  
fax: 078-6321011

[info@bunkintermedia.nl](mailto:info@bunkintermedia.nl)

[www.bunkintermedia.nl](http://www.bunkintermedia.nl)

## Orderbehandeling:

Ewald Nieuwenhuis  
tel: 0570-648747  
fax: 0570-641187

## Drukkerij

Giethoorn Ten Brink

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

**tenHagenStam**  
UITGEVERS

Nederlands  
**uitgeversverbond**

Groep uitgevers voor  
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

## Foto voorpagina:

De tankvaart is in de Rijnsoeverstaten  
veruit de grootste vervoerder van vloeibare  
buiteland. Vele miljoenen tonnen  
brandstoffen, chemicaliën en eetbare oliën  
gaan jaarlijks in tankers kriskras door  
grote delen van West-Europa. Wat daarbij  
de Rijn is voor Duitsland, Zwitserland en  
Oostenrijk, is het Albertkanaal voor Zuid-  
België. Wel met onvergelykbare volumes,  
maar allebei een levensader. Op de foto is  
het ms Isis geladen op weg naar Wallonië.  
(Foto DeltaDesk)

## Hygiëncode België voor food en feed

7

## Salaris en afschrijving meerekenen in kostprijs

11 t/m 13

## BVB werft op de sluis

17

## VAR-perikelen voor tijdelijke bemanning

21

Nog voetangels bij inlenen uit grotere EU	4
Effe Dubbel	5
Mantelcontract voor ANW-hiaatverzekering	6
Actie voor welzijnswerk	6
Hygiëncode België	7
ABRI over fiscaal voordeeltje	10
Onderzoek kostencomponenten bij exploitatie van schepen	11
Rekenmodel kostprijs	15
Bureau Voorlichting Binnenvaart	17
Gezinsbedrijf: Vooral in zand- en grintvaart veel jonge ondernemers	19
Taallessen voor buitenlands personeel?	20
VAR-perikelen	21
Ingezonden brief	22
Weer wijzigingen ADNR op komst	23
De stand van zaken bij RIS	24

## rubrieken

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

25 en 26

Bij inlenen of in dienst nemen van buitenlands personeel:

# Ook in grotere EU nog voetangels en klemmen

door Jan Veldman

**De Europese Unie is sinds 1 mei met tien lidstaten uitgebreid. Ook deze staten vallen nu onder de verworvenheden van de EU. Een van die verworvenheden is een vrij verkeer van goederen en diensten. Dus ook diensten van uitzendbureaus, zou je dan kunnen denken. Maar dat is te gemakkelijk gedacht. Op dat pad liggen nog wel wat voetangels en klemmen.**

Vrij verkeer van werknemers is nog aan vergunning onderhevig, zoals Magazine Binnenvaart al eerder meldde. Maar hoe zit dat met het gebruik maken van de diensten van een uitzendbureau? Moet er dan nog wat gemeld of aangevraagd worden?

Een tewerkstellingsvergunning blijft vereist voor werknemers. Ook voor ingeleende krachten is deze vergunning nog steeds noodzakelijk. Anders wordt het als men een opdracht door een bedrijf

wil laten uitvoeren. Dan kan een bedrijf uit een ander EU-land de opdracht zonder meer aannemen en in eigen beheer uitvoeren. Dat betekent dat een Pools schip hier wel een reisje kan doen, maar dat een Nederlandse of Belgische binnenvaartondernemer die Poolse bemanning niet zonder vergunning mag inhuren om op zijn schip te laten varen. Dat Poolse bedrijf kan wel een aangenomen opdracht of dienst voor een Nederlandse of Belgische binnenvaartondernemer uitvoeren. Als die opdracht crewmanagement behelst, komt al snel de gezagsverhouding om de hoek kijken, waardoor toch een fictief dienstverband ontstaat.

Voor de sociale verzekeringen is het over het algemeen zo, dat de premies afgedragen moeten worden in het woonland van de werknemer. Daarvoor is een uniforme verklaring E104 ontworpen. Wie informeert bij UWV, zal dat ook te horen krijgen. Wie vertelt dat hij binnenvaart bedrijft, zal van een goed

ingevoerde UWV-medewerker vernemen dat hij dan in Nederland moet afdragen, onverschillig of de werknemer in dienst wordt genomen of wordt ingeleend. Verder moet in sommige landen een uitzendbureau een vergunning hebben. Vraag daar altijd naar als een uitzendbureau wordt ingeschakeld en bewaar een kopie van die vergunning bij de loonadministratie. Er kan naar gevraagd worden. Wie zijn schip uitleent aan een crewmanagementbedrijf, behoort de E101-formulieren van dat uitzendbureau te krijgen. Deze formulieren moeten goed worden gecontroleerd op de werknemersgegevens en het buitenlandse sofinummer. Als een binnenvaartondernemer een zelfstandige voor een karwei inhurt, moet deze persoon ook een E101-formulier kunnen overleggen.

*Nadere informatie over formulier E101:  
UWV, afdeling incasso/ABB/TWG,  
Tel. 020 6875585 of 6875583  
www.svb.nl.*

## Lustrum-ledenwerfactie Kantoor Binnenvaart

**Ja, ik vind een goede binnenvaartvertegenwoordiging belangrijk en daarom**

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

### Gegevens aanbrenner:

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](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org),  
telefoon 010 2060600 of per fax 010 4147584**

Nieuwe contractanten ontvangen het jubileumgeschenk (digitaal weerstation) na ontvangst van de bijdrage 2004. Aanmelders van nieuwe contractanten ontvangen ons relatiegeschenk: een kurkentrekker/flesopener in de vorm van een anker.

# Mondje over de grens

door Jos Hoffmann

Ruim twee jaar geleden ging het op deze plaats over communicatie tussen schippers en hun personeel uit den vreemde, speciaal personeel uit Oost-Europa. Daar schort een hoop aan, omdat de partijen elkaars talen niet of nauwelijks spreken en elkaar daardoor lang niet altijd goed begrijpen. Goed, met handen- en voetenwerk en brabbel-Duits kom je nog vaak een heel eind als het om werkaanwijzingen gaat. Maar het blijft natuurlijk verre van ideaal. Er valt op dit vlak dus nog veel te verbeteren. Omwille van een vlotte bedrijfsvoering, omwille van de veiligheid en *last but not least* omwille van een behoorlijk sociaal verkeer aan boord.

Kantoor Binnenvaart meent inmiddels kans te zien om in samenwerking met een bureau dat gespecialiseerd is in kortlopende, bedrijfsgerichte lesprogramma's, taalcursussen voor buitenlandse opvarenden op te zetten. Op pagina 20 van dit nummer staat daar meer over te lezen. Speciale aandacht in dat artikel verdient de oproep van KB aan binnenvaartondernemers om te laten weten of er behoefte is aan zulke cursussen en wat hun inhoud moet zijn. Reageren wil ik zeer aanbevelen, want hoe meer dergelijke cursussen kunnen worden toegesneden om de wensen van de werkvloer, des te beter en effectiever ze kunnen werken. Vergeet daarbij vooral ook niet te vragen en door te geven wat de buitenlandse personeelsleden zouden willen leren. Laat ik zelf het goede voorbeeld geven door mijn voorstel van ruim twee jaar geleden te herhalen: zorg niet alleen voor de mogelijkheid dat buitenlands personeel Nederlands kan leren, maar neem de gelegenheid te baat om schippers ook de taal te laten te leren van de buitenlanders die ze het meest aan boord hebben. De schipper en zijn partner zijn de meest constante factor op een schip: zij zitten er vast op, terwijl personeel wisselt. Baas zijn op je eigen schip betekent dan: vanaf de eerste kennismaking met elke nieuwe (kandidaat-) werknemer behoorlijk met hem kunnen praten over bijvoorbeeld loon, arbeidstijden, werkzaamheden, veiligheidvoorschriften en overige aspecten van het

leven aan boord. En zou het in de minigemeenschap die je op het schip vormt ook niet prettig zijn om met de man of vrouw voorop ook eens een sociaal praatje te kunnen maken? Over voetbal bijvoorbeeld, of niet te vergeten over thuis.

Ik stel dan ook voor in het kader van de talencursussen cd-roms of cassettebandjes samen te stellen met nuttige Nederlandse woorden, zinnen en begrippen voor Polen, Roemenen,

Tsjechen enzovoorts, en met dezelfde lesstof in de verschillende vreemde talen voor de Nederlandse opvarenden. Inderdaad, het Linguaphone-idee: leren door veel luisteren en nazeggen. Zo'n medium kan de schipper onder het varen tot vervelens toe afspeelen in de stuurhut en de matroos onder het schilderen of boenen op een walkman of ghetto blaster. En wie weet krijg je er allebei ook nog wel lol in om het regelmatig samen te doen.

## Eindelijk wakker

door Jos Hoffmann

He, hè, ze zijn wakker in Straatsburg. Eindelijk wordt bij de CCR onderkend en erkend, dat de meeste spills en ernstiger ongelukken in de tankvaart gebeuren tijdens het laden en lossen, op het snijvlak van schip en walinstallatie. Eindelijk ja, want het is toch echt al 101 jaar geleden dat het eerste tankschip op de Rijn werd toegelaten.

De internationale regelgevers hebben zich altijd geconcentreerd op het veiliger maken van de tankschepen en van het vaarverkeer. Prima, want daaraan is de recente vaststelling van de Werkgroep Tankvaart van de CCR te danken, dat het met de veiligheid van de huidige tankvloot – dubbelwandig en enkelwandig – alleszins snor zit. Maar helaas is ondertussen het zwakke punt van de koppeling schip/walinstallatie veel te lang over het hoofd gezien, de betreurde doden ten spijt. Of zijn de hoofden onder druk van verladers, die investeren in veiliger laad/los-operaties als vloeken in de kerk lijken te beschouwen, misschien afgewend? Het hardnekkige verzet tegen voorzieningen als aansluitingen op de gaspendelinstallaties van tankers en de bij ADNR voorgeschreven tweede afloop naar de wal als veilig vluchtmiddel voor tankerbemanningen doet dat wel vermoeden.

Gepokte en gemazelde praktijkmensen hebben het er eind vorig jaar in een besloten vergadering in CCR-verband alsnog door weten te drukken dat de

zogeheten interface schip/walinstallatie serieus aandacht krijgt. Terecht, want daar valt nog veel meer veiligheidswinst te behalen dan met het uitbannen van enkelwandige tankers. In de uitgangspunten voor het werken van de speciale ad hoc-groep binnen de CCR die zich met deze materie bezig houdt, staat zelfs dat onderzocht moet worden of walinstallaties niet ook onder de werking van het ADNR kunnen worden gebracht. Een briljant idee, al komt het dan erg laat.

Maar nu nog de realisatie. Alle mooie woorden en intenties ten spijt, zal dat geen makkelijke weg worden. Oliemaatschappijen met diverse vestigingen onder één directie slagen er nog niet eens in om in eigen huis laad/los-procedures en -voorzieningen te uniformeren. Zie dan alle olie- en chemiebedrijven maar eens op één lijn te krijgen. *A hell of a job*, te meer omdat zij de investeringslast nu eens niet kunnen doorschuiven naar de tankvaart. Tegengas en vertragingstactieken zijn te verwachten. Aan de in de CCR verzamelde nationale overheden de taak om zich daartegen te weer te stellen en nu eens de industrie in plaats van de vervoerder het treffen van maatregelen en voorzieningen dwingend op te leggen.

# Nabestaandenverzekering voor Rijn- en binnenvaart

KB sluit mantelcontract voor ANW-hiaat met AXA en Anker Advies

**De Algemene Nabestaanden Wet (ANW) vervangt sinds 1996 de Algemene Weduwen- en Wezenwet (AWW). Volgens de oude wet had iedere nabestaande recht op een uitkering van de overheid. De ANW is strenger. Veel mensen krijgen geen volledige of zelfs helemaal geen uitkering meer als hun partner overlijdt. Dat betekent een grote terugval in inkomen. Dit wordt wel het ANW-hiaat of ANW-gat genoemd. In het ongunstigste geval kan dit hiaat oplopen tot 12.000 euro bruto per jaar. Kantoor Binnenvaart heeft met assuradeur AXA en Anker Advies een mantelcontract gesloten voor een voordelige verzekering voor het afdekken van het ANW-gat.**

Een achterblijvende partner heeft alleen recht op een ANW-uitkering van de overheid als de overledene op de dag van overlijden verzekerd was voor de ANW en zijn partner jonger was dan 65 jaar en:

- geboren is vóór 1950; of
- ten minste 45 procent arbeidsongeschikt is; of
- (ongehuwde) kinderen onder de 18 jaar verzorgt.

De uitkering geldt niet meer een leven lang, zoals in de AWW. Als de overgebleven partner 65 jaar wordt, hertrouwt of opnieuw gaat samenwonen, eindigt de ANW-uitkering. De uitkering stopt ook als de partner 45 procent of minder arbeidsongeschikt wordt of als het jongste kind achttien jaar wordt.

Er zit nóg een addertje onder het gras. De ANW is namelijk inkomensafhankelijk. Dit betekent dat de ANW-uitkering geheel of gedeeltelijk wordt verminderd als de partner eigen inkomsten heeft (salaris, alimentatie, WAO-, WW-, VUT-uitkering).

## ■ Arbeidsvoorwaarde

Maar al te vaak gebeurt het dat nabestaanden er sterk in inkomen op achteruit gaan als hun partner overlijdt. Dat kan worden ondervangen met een ANW-hiaatverzekering. Zo'n verzekering voorziet in een nabestaandenpensioen wanneer de werknemer overlijdt. Dit kan individueel verzekerd worden. Maar het is voor de werkgever ook financieel aantrekkelijk om dit risico collectief voor alle werknemers te verzekeren. In zijn bedrijf wil men er als goed werkgever toch voor zorgen dat als een van de medewerkers iets mocht overkomen, zijn of haar partner goed verzorgd achterblijft.

- Men geeft zijn werknemers de zekerheid dat na overlijden de partner niet in een financieel gat valt.
- Men biedt een uitstekende secundaire arbeidsvoorwaarde.
- De werkgever profiteert van een voordelig collectief tarief.
- Het tarief wordt gegarandeerd, ook voor nieuwe deelnemers. Kortom, geen onverwachte tussentijdse verhogingen tijdens de contractduur.

Om de particuliere binnenvaartondernemer daarin te steunen, heeft Kantoor

Binnenvaart met de verzekeringsmaatschappij AXA en Anker Advies een mantelcontract gesloten. AXA biedt de zekerheid van een goede dekking.

## ■ Verzekering

Het zogeheten ANW-hiaat wordt gedekt door een jaarlijkse uitkering te verzekeren. Deelname is vrijwillig en de premievrijstelling bij arbeidsongeschiktheid is meeverzekerd. Als de deelnemer overlijdt, ontvangt de partner deze uitkering als nabestaandenpensioen. De verzekering dekt het volledige ANW-hiaat (in 2004: 12.486 euro bruto). De werkgever kan de premie geheel voor zijn rekening nemen, de werknemer kan ook zelf de premie dragen, maar ook een combinatie van beide mogelijkheden kan. Afhankelijk van de keuze kan de verzekering fiscaal zelfs kostenneutraal uitpakken.

Anker Advies vertelt graag meer over de inhoud en voorwaarden van dit nieuwe mantelcontract van Kantoor Binnenvaart.

Info: Anker Advies, groepsnummer unit binnenvaart: 050-5209799

## Opruimactie in binnenvaart voor goed doel

**Met de actie 'Ruim op die boel voor het goede doel' wil het e-zine SOFA, gezinsmagazine voor schippers op het internet, in samenwerking met VAART!Info een positieve bijdrage leveren aan het schipperswelzijnswerk in Nederland en Vlaanderen. Gekozen is voor AMVV en KSCC in Nederland en De Schroef in Vlaanderen. De bedoeling is om door de verkoop van overtollige spullen geld in te zamelen voor het schipperswelzijnswerk in Nederland en Vlaanderen.**

De actie loopt als volgt. Vanaf heden tot 24-9 kan iedereen die dit bericht leest en een actief steentje aan het schipperswelzijnswerk in Nederland en Vlaanderen wil bijdragen, gratis met zijn/haar overtollige spullen adverteren op [www.vaart.nl/goede-doel](http://www.vaart.nl/goede-doel). De goededoelenrubriek is bij hoge uitzondering ook gratis voor mensen die niet over een vaart.net- account beschikken. De enige voorwaarde voor adverteren in deze rubriek is dat het geld wordt overgemaakt op de 'goede doelen'-rekening. De vraagprijs van het aangeboden mag men zelf bepalen. Ook is het mogelijk om sponsorlopen, fancyfairs, enzovoorts te organiseren voor dit doel.

# Hygiënecode in België voor food- en feedvervoer

Gebruik handboek wordt na 1 januari 2005 wettelijk verplicht

door Gerard Kester

**In België wordt per 1 januari 2005 voor het vervoer per binnenschip van levensmiddelen (food) en diervoeders (feed) het gebruik van een hygiënecode wettelijk verplicht. België loopt daarmee vooruit op een Europese verordening, die hoogstwaarschijnlijk per 1 januari 2006 in de hele EU van kracht wordt.**

In Nederland is het gebruik van de hygiënecode al verplicht voor het vervoer van levensmiddelen. Daarover schreef Magazine Binnenvaart in de editie van juli 2002 het volgende: 'Onlangs heeft het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport de hygiënecode voor de binnenvaart goedgekeurd. De code is in eerste aanleg ontwikkeld door het CBRB. Na de oprichting van Kantoor Binnenvaart hebben wij meegewerkt aan de totstandkoming van de definitieve versie en KB en CBRB zullen samen het Handboek Hygiënecode uitgeven.'

## ■ Procedure

'Waarom is een hygiënecode nodig? Allereerst is er een wettelijke verplichting (nationaal en Europees) om aan te tonen dat levensmiddelen en grondstoffen voor levensmiddelen op een voedselveilige en hygiënische wijze vervoerd worden. Daarvoor dient een bepaalde procedure te worden gevolgd. Men kan als ondernemer zelf een procedure opstellen en uitwerken, de branche kan dat ook voor de hele sector doen; dat noemt men een hygiënecode. Voor een flink aantal sectoren in Nederland en andere EU-landen zijn er inmiddels al codes.

De hygiënecode voor de binnenvaart geeft algemene voorschriften waardoor schepen voldoen aan de minimale wettelijke eisen van voedselveilig vervoer. Met het gebruik van de code voldoet u dus aan de wettelijke voorschriften,



Mout lossen bij de brouwerij in Leuven. Voor het vervoer van voedingsmiddelen en veevoeders geldt vanaf 1 januari 2005 in België een hygiënecode. (Foto DeltaDesk)

die overigens al sinds eind 1995 gelden. Niet alleen in Nederland, maar in de hele Europese Unie. Het is dan ook de bedoeling dat deze code in ieder geval in het Duits en Frans vertaald gaat worden en dat zij in de bekende EU-binnenvaartlanden gebruikt gaat worden. Het CBRB en Kantoor Binnenvaart hebben deze code opgesteld omdat het voor de vele kleine binnenvaartbedrijven

onmogelijk is een eigen procedure en systeem op te zetten. De wetgever verwacht van de bedrijven dat zij onderzoeken wat de mogelijke risico's bij het vervoer kunnen zijn, die leiden tot een onveilig eindproduct voor de consument. Een hygiënecode heeft als doel aan te geven wat die mogelijke risico's

(Vervolg op pagina 9)

**A d v e r t e n t i e**

(Vervolg van pagina 7)

zijn en vervolgens welke acties van de bedrijven op dat punt worden verwacht. Dit houdt in dat de schippers niet zelf risico's hoeven te inventariseren. De brancheorganisaties hebben op dat punt dus een hoop voorwerk gedaan.'

## ■ Veevoer

'Tot nu toe is de hygiëncode alleen verplicht voor het vervoer van levensmiddelen en grondstoffen voor levensmiddelen. Het is niet ondenkbaar dat in de toekomst de verplichting ook gaat gelden voor het vervoer van veevoer. Dat zou door de industrie opgelegd kunnen gaan worden en ook binnen de Europese Unie gaan sterke geluiden op om het veevoer aan voorschriften te binden. Na de vergiftiging in Duitsland en het dioxineschandaal in België is dat een hot item.'

## ■ Vervolg

Tot zover het artikel in 2002. Al snel stond vast dat er voor onder meer het vervoer van veevoer op Europees vlak maatregelen werden voorbereid en dat de veevoederindustrie met de GMP ook niet stil stond. De inzet van de ESO, Kantoor Binnenvaart en CBRB was daarbij, dat de bestaande hygiëncode – eventueel in aangepaste vorm - ook voor veevoer gebruikt zou gaan worden. We hebben tenslotte al genoeg boeken aan boord.

Dat lijkt te gaan lukken en is in ieder geval in België al gerealiseerd. Het Nederlandse handboek is qua tekst aangepast en zal per 1 januari aanstaande aan boord moeten zijn. In goed Vlaams heet het handboek 'Hygiëncode voor food en feed'.

## ■ Infosessie

Ovocom, de Belgische organisatie van de veevoederindustrie, heeft een plan tot invoering van het handboek opgesteld. Iedere vervoerder zou zich voor 1 juli 2004 bij Ovocom moeten melden en vervolgens tussen september en eind van het jaar een infosessie over het gebruik van de code moeten volgen. Daarover heeft de ESO een gesprek gehad met Ovocom, want als dat georganiseerd moet worden voor alle

Nederlandse, Belgische, Franse en Duitse schippers die ooit laden of lossen in België, wordt het praktisch onuitvoerbaar. De binnenvaartorganisaties achten die infosessies ook niet nodig, want het gebruik van het handboek wijst zichzelf.

Ovocom heeft dat erkend en besloten dat de verplichte aanmelding en infosessie in beginsel alleen voor de Belgische schipper verplicht is. Voor de buitenlandse schipper volstaat het gebruik van het handboek.

De aanmelding bij Ovocom had nog een ander doel. Dat was de registratie van de gebruikers/kopers van het handboek. Zo kan namelijk de bevrachter of verlader controleren of op het schip dat hij voornemens is te charteren de code wordt gebruikt.

Kantoor Binnenvaart en CBRB hebben toegezegd de registratie van de kopers van het handboek in Nederland te verzorgen door deze op internet te publiceren.

## ■ Aan boord hebben

De Nederlandse schipper hoeft zich niet bij Ovocom aan te melden. Hij moet wel

zorgen dat hij per 1 januari 2005 het handboek aan boord heeft. Heeft men het boek al, dan krijgt men ergens in het najaar de gewijzigde tekst toegestuurd.

Wie het boek nog niet in bezit heeft, kan dat na 1 september - dan is de gewijzigde tekst klaar - bestellen of afhalen bij Kantoor Binnenvaart of het CBRB. Het boek kost voor leden en contractanten 50 euro en voor niet-leden 100 euro, ex BTW en eventueel verzendkosten.

## ■ Besteladressen:

Kantoor Binnenvaart  
Vasteland 12c  
3011 BL Rotterdam  
tel.: 010 206 06 00  
fax: 010 414 75 84  
e-mail: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)  
of [m.warnaar@binnenvaart.nl](mailto:m.warnaar@binnenvaart.nl)

CBRB  
Vasteland 12e  
3011 BL Rotterdam  
tel.: 010 411 59 00  
fax: 010 412 90 91

# Stoere schoonheid

**In Gallery Maritime aan de Gortstraat 43 in Middelburg is tot en met 31 augustus de expositie Rivieren- en Binnenvaart te zien.**

Tal van kunstenaars zijn geboeid door de symmetrie van de reling, het boeisel, de wonderlijke scheepsnamen, de stoere ankers aan imponerende kettingen en de strakke lijnen op de kop van een binnenschip.

Zij maken vaak opmerkelijk werk met monumentale beelden van vrachtschepen en werkboden. De exposanten in Middelburg zijn Jack Vreeke, Ben Meulman, Ron Beumer en Johan Meeske. Naast de schilderijen toont Marion Kieft wonderlijke bootjes.

Open: donderdag t/m zondag van 12.00 uur t/m 18.00 uur en koopavond, plus op afspraak. [www.gallerymaritime.nl](http://www.gallerymaritime.nl)



# Verzilveringsregeling is extra fiscale tegemoetkoming

*Gunstig bij hoge ziektekosten en buitengewone uitgaven*

door Wim Onderdelinden, directeur Stichting ABRI



**Binnenvaart-  
ondernemers die  
weinig belasting  
betalen, maar veel  
ziektekosten en**

**andere buitengewone uitgaven hebben, komen met ingang van de belastingaangifte 2003 in aanmerking voor een extra fiscale tegemoetkoming: de zogeheten verzilveringsregeling.**

De nieuwe regeling is een tegemoetkoming voor mensen die zo weinig belasting en premies betalen, dat ze normaal gesproken ook nauwelijks buitengewone lasten kunnen aftrekken.

De extra mogelijkheid wordt geregeld via de Belastingdienst, maar betaald uit de begroting van het ministerie van Volksgezondheid. Officieel heet de regeling Tegemoetkoming buitengewone uitgaven (Tbu). In Haagse wandelgangen is ze inmiddels beter bekend als de verzilveringsregeling. Het is een tijdelijke regeling en voorlopig alleen van toepassing op de belastingjaren 2003 en 2004. De compensatie heeft geen invloed op de uitkering of het spaargeld.

Het feit dat de toepassing van deze regeling op verzoek van de Kamer ook al voor 2003 geldt, heeft voor de nodige verwarring gezorgd. De discussie over deze regeling in de Eerste Kamer viel namelijk samen met de nieuwe ziektekostenregeling voor 2004, waarin een andere definitie gaat gelden voor toekenning van het zogeheten chronisch-ziekenforfait.

## ■ Specifieke kosten

De berekening van de buitengewone uitgaven voor de verzilveringsregeling is geënt op de fiscale aftrekgeregels zoals die voor 2003 gelden en voor 2004 gaan gelden. In 2004 verandert namelijk de regeling ten aanzien van ziektekosten. Er wordt voortaan onderscheid gemaakt tussen algemene ziektekosten (premies

en huisapotheek) en specifieke ziektekosten (zoals: bril, gebit, rolstoel, steunkousen en AWBZ-bijdragen voor zorg buiten een instelling). Wie per persoon meer dan € 307,- 'specifieke kosten' in een jaar heeft, heeft recht op een chronisch-ziekenforfait van € 776,-. Wie daarnaast een verzamelinkomen onder de € 29.543,- heeft, mag zijn specifieke kosten vermenigvuldigen met 1,65. Op die manier wordt sneller de drempel bereikt waarboven de buitengewone lasten kunnen worden afgetrokken. Het heeft het ministerie van Financiën veel hoofdbreken gekost om uit te zoeken hoe deze regeling nu precies geldt voor 65-plussers. Uiteindelijk gaf de officiële wettekst uitsluitstel: ook het nieuwe chronisch-ziekenforfait geldt alleen voor belastingplichtigen onder

de 65 jaar. 65-plussers hebben in plaats daarvan per definitie per persoon als onderdeel van de buitengewone lasten recht op ouderdomsaf trek van € 776,-. Ouderen die meer dan € 307,- specifieke kosten hebben en minder dan € 29.543,- inkomen, hebben wel recht op de vermenigvuldigingsfactor van 65%.

De uitbetaling (Tbu) geschiedt automatisch via de belastingaanslag en is afhankelijk van niet geheel toegepaste heffingskortingen en van de niet-benutte aftrekposten in verband met ziekte en buitengewone uitgaven.

Deze ingewikkelde (nieuwe) wetgeving zal ik in een volgende bijdrage vergelijken met de huidige situatie.

## Oppassen voor misleidende advertentiefacturen

**Het gebeurt regelmatig dat ondernemers een factuur krijgen voor een geplaatste (internet)advertentie voor een vaak aanzienlijk bedrag. Duizend euro is geen uitzondering; let wel: per jaar, voor een driejarige contractperiode. Bij dergelijke facturen is het opletten geblazen.**

Zulke facturen komen zowel van in Nederland gevestigde als van buitenlandse firma's en zijn vaak gebaseerd op een toegestuurd formulier, al of niet in het Engels, waarin wordt gevraagd de vermelde bedrijfsgegevens te controleren, eventueel te verbeteren en ondertekend terug te sturen. Portvrij of free of charge, dat wel. Maar in heel kleine lettertjes staat dan ergens dat het formulier tevens een advertentieopdracht is. Een duidelijke vorm van misleiding. Het komt ook voor dat het formulier dat de ondernemer te goeder

trouw invult en retourneert, later wordt 'aangevuld'. Wie toch reageert op het verzoek de bedrijfsgegevens te checken, doet er daarom goed aan een dikke streep door een mogelijke opdracht te zetten en altijd een kopie van het origineel aan boord te houden. Beter is het om helemaal niets terug te sturen. Overkomt het een ondernemer desondanks, dan kan hij informeren naar zijn verweermogelijkheden bij het Steunpunt Acquisitiefraude in Doorwerth, tel. 026 3399 258 (13.00 tot 16.00 uur).

# Salaris en afschrijving horen in de kostprijsberekening

*Binnenvaart moet zich bewust zijn van de werkelijke exploitatiekosten van het schip*

door Jan Kruisinga

Iedereen kent het kinderliedje 'Schipper mag ik overvaren?' De tweede regel daarvan luidt: 'Moet ik dan ook geld betalen, ja of nee?' Het antwoord is ja. Als rechtgeaarde Nederlander vraag je vervolgens: 'Hoeveel dan?' In dit artikel gaat Magazine Binnenvaart in het kader van Kantoor Binnenvaarts onderzoek naar de kostprijs van het vervoer in op de feitelijke aspecten, die bepalend zijn voor het berekenen van de kosten.

Het op de langere duur voortbestaan van een bedrijf is mede afhankelijk van het kennen en berekenen van de kosten. Wanneer de eigen kostprijs niet duidelijk is, geldt dat ook voor de mogelijke marge tussen kost- en vrachtprijs. Wanneer later blijkt dat deze marge te klein of zelfs negatief is, is dat –zacht uitgedrukt– erg vervelend.

In de praktijk van alledag geeft dat wellicht geen problemen, maar wanneer de ondernemer zijn bedrijf van de hand wil doen en merkt dat de prijs van zijn schip bedroevend slecht is en mogelijk alleen nog een sloopwaarde vertegenwoordigt, wringt het nog meer als er onvoldoende is afgeschreven en vooral onvoldoende is gereserveerd.

## ■ Interen

Dit probleem oplossen, is niet eenvoudig. De ondernemer die weinig of geen vreemd vermogen nodig heeft, is niet verplicht om voor de betaling van rente en aflossing een bedrag opzij te leggen. Zodoende kan hij gemakkelijker een lagere prijs accepteren. In de ondernemerswereld is hier op zich niets vreemds aan. Maar dit kan geen jaren duren, omdat daarmee wordt ingeteerd op eigen vermogen. Dat heeft tot gevolg dat in een bepaalde sector niet meer kan worden geïnvesteerd. Het voordeel dat men dacht te hebben van veel eigen



vermogen in het bedrijf, kan dus averchts gaan werken.

Voor jonge, dure schepen worden grote tot zeer grote bedragen geleend. Dat geleende geld moet worden terugbetaald. De aflossing en rente maken dus deel uit van de kostprijs en moeten via de vrachtprijs worden terugverdiend.

## ■ Vooroordelen

In de binnenvaart zijn we sterk in het wijzen met de vinger naar de ander. Maar vier vingers wijzen dan wel naar onszelf. Natuurlijk zijn vraag en aanbod sterk bepalend voor de uiteindelijke prijs. Daarnaast zijn er verschillende objectieve en subjectieve overwegingen, die nu worden gebruikt om een prijs te bepalen.

Te beginnen met de subjectieve overwegingen: ruim eigen vermogen en een lage afschrijving; laag eigen vermogen,

hoge lasten, fikse afschrijving. Dit zijn twee situaties die feitelijk geen invloed mogen hebben in het proces van het berekenen van een prijs, omdat beide een negatieve spiraal in de vrachtprijs versterken. Bij de objectieve overwegingen komen we daar nog op terug.

## ■ Koers

Als schipper weten we als geen ander dat alleen een goede koers je op de plaats van bestemming brengt. Een goede koers hoeft niet altijd de kortste weg te zijn. Belangrijk is een goede bebakening.

In de binnenvaart hebben we een breed en gedifferentieerd aanbod van schepen. De schaalvergroting zal ook niet stil vallen. Verladings hebben echter aangegeven dat het kleine schip vooral binnen Nederland, België en Frankrijk uitermate belangrijk is. We kunnen

nou eenmaal niet heel West-Europa asfalteren en overheden geven steeds meer aan dat gebruik van fijnmazige waterwegen moet worden gestimuleerd. Om dit brede scala aan schepenaanbod te kunnen handhaven, moeten we een koers bepalen.

Ondernemingen met zowel een groot als een klein schip moeten op grond van objectieve berekeningen financieel resultaat kunnen halen. Vooral in de categorie van de kleine schepen blijkt in een aantal gevallen te weinig te zijn gereserveerd vanuit de afschrijving. De reële handelswaarde is onvoldoende voor een doorstroming. Het stoppen vanwege de leeftijd kan dan een pijnlijke ervaring opleveren.

Wat zich nu openbaart bij kleine schepen, kan zich ook over enige jaren voordoen bij grote. De concurrentie in de nieuwbouwmarkt zal de keuze tussen nieuw of gebruikt in toenemende mate doen vallen op nieuw. Om voor ondernemers en banken de binnenvaart aantrekkelijk te houden, moeten we dus koers kiezen. We moeten vermijden vast te lopen op zandbanken door gebruik te maken van objectieve metingen. Verladers en overheden zullen dan ook voor goede bakens moeten zorgen en die tijdig en in overleg dienen te verzetten. Voor verladers geldt dat er sneller geladen en gelost moet worden. Verladers zullen zich moeten realiseren dat de kortetermijnfilosofie dodelijk is voor het gedifferentieerde aanbod. Voor overheden geldt dat er een middellange- en langetermijnplanning in het vaarwegenbeleid moet zijn, waar ondernemers op kunnen anticiperen en hun visie in kwijt kunnen. Een lange-termijnvisie is echter iets heel anders dan het huidige beleid om het op de lange baan te schuiven.

## ■ Wat mag het kosten?

We hadden al vastgesteld dat de uitgangspunten van ondernemers verschillen. Iedereen is vrij om wel of niet te reserveren. Iedereen is ook vrij om te bepalen welk inkomen er uit de onderneming wordt gehaald.

Een ondernemer die continu vaart, kan genoeg nemen met een lager uurloon dan een ondernemer die met zijn vrouw samen in dagdienst vaart, omdat het aantal uren dan gaat doortellen.

Ondernemers met weinig vreemd vermogen die geen pensioen en arbeidsongeschiktheid verzekeren, daarnaast ook niet uit de afschrijving reserveren, kunnen een lagere prijs accepteren. Op zich is daar niks mis mee.

De problemen ontstaan pas als het schip verkocht gaat worden. Omdat er niet is afgeschreven voor reservering, wil de ondernemer een hoge prijs voor zijn schip. Dat biedt belangstellende ondernemers zowel voor zichzelf als voor de bank geen perspectief. Ze kijken verder, naar goedkoper. Het schip is onverkoopbaar. Voor de bedrijfstak is dat op termijn funest.

Ondernemers met veel vreemd vermogen zullen bij een beperkt ladingaanbod sneller een lage prijs accepteren, met in hun achterhoofd de gedachte dat er na een slechte reis altijd wel weer een betere komt. Er moet brood op de plank komen. Hoge afschrijvingen en rentekosten drukken de inkomstenbelasting. Reserveren uit de afschrijving is hier vaak ook niet mogelijk. Kortom, beide plaatjes hebben een negatief effect op de prijsvorming. De ondernemer met de hoge lasten heeft echter de hogere prijs harder nodig dan de ondernemer met het ruime eigen vermogen. Dat zal het negatieve effect iets afvlakken.

## ■ Arbeidsbeloning

Het toegerekende salaris in de berekeningen op pagina 13 is een salaris waaruit alles betaald moet worden: premieheffing, ziektekosten, pensioen, arbeidsongeschiktheidsverzekering, privé-uitgaven, bijtelling auto, bijtelling wonen aan boord, bijtelling telefoon, belastingen, internaat en school, et cetera.

Bij het opstellen van een ondernemersplan voor het verkrijgen van financiering wordt echter standaard uitgegaan van € 60.000 voor man en vrouw samen. Daarom is dat bedrag hier gehanteerd. Als men in plaats van salaris alleen levensonderhoud rekent, vallen de getallen natuurlijk lager uit. Maar is dat wel verstandig?

Het is de bedoeling dat u bij een normale inzet uw bedrijf rendabel kunt maken. Heeft u voldoende eigen vermogen en wilt u niet meer dan honderd dagen per jaar varen, dan is dat prima. Heeft u geen behoefte aan vakantie en

zet u zich navenant in, dan moet u ook behoorlijk boven de kostprijs uitkomen. Salaris en afschrijving behoren wel onderdeel te zijn van de kostprijsberekening. Omdat schepen niet meer zo waardevast zijn, kan men daarmee vervelende verrassingen voorkomen.

## ■ Uitgangspunten

Een kostenpost waar de varende ondernemer te weinig invloed op heeft, zijn de laad- lostijden en de overliggelden. Zijn er toevallig een paar reizen bij waarbij een ontvanger lang over het lossen doet en zelfs recht op overliggeld ontstaat, dan ontstaat een grof verlies. We kunnen dan ook rustig stellen dat het Nederlands wettelijk liggeld in de drogeladingvaart gemiddeld ongeveer vijftig procent te laag is.

De doelstelling van het door Kantoor Binnenvaart ingestelde onderzoek naar vracht- en kostprijzen is om voor elke ondernemer in de binnenvaart een gezonde basis te bereiken. Andere partijen behoren geen mooi weer te spelen over de rug van de binnenvaartondernemer. Er zullen altijd periodes blijven waarin minder vraag naar scheepsruimte is, maar dat komt elke ondernemer tegen. In een periode van slapte kun je dan bijvoorbeeld een werf de al lang uitgestelde klus aan boord laten doen. Daarmee verminder je gelijk de totale vervoerscapaciteit.

## ■ Omstanders

Verladers, overheid en brancheorganisaties zijn betrokken omstanders. Verladers zullen zich moeten realiseren dat de kosten voor de baat uitgaan. Overheden die geen adequaat en goed onderhouden vaarwegnet in stand houden, zullen zich moeten realiseren dat het vervoer in Nederland dan stagnneert. Overheden zullen zich hierin ook moeten bezinnen op prioriteiten. De organisaties zullen overheden moeten aanspreken op slecht beleid en moeten ijveren voor goede voorwaarden waaronder vervoer verricht kan worden. Aanpassen van de wettelijke laad- en loscondities en overliggelden is dan het minste. Het verladend bedrijfsleven zal hier uiteindelijk zelf ook baat bij hebben, omdat daarmee de bedrijfstak beter kans ziet blijvend te innoveren en zich aan de ontwikkelingen aan

te passen. Organisaties zullen ook de overheid moeten aanspreken op haar verantwoordelijkheid als door slecht vaarwegenbeleid ondernemers in de problemen komen. Tot slot en niet het minst belangrijk zullen we als binnenvaart de hand in eigen boezem moeten steken en ons bewust moeten zijn van de werkelijke kosten van nu.

## ■ Voorbeelden

Uit het eerste voorbeeld volgt de kostprijs per jaar van een schip van 3000 ton. Is er een hypotheek afgesloten waarbij de aflossing hoger is dan de afschrijving, dan is de kostprijs uiteraard hoger (2).

*Voor de goede orde zij vermeld dat de voorbeelden fictief zijn. Elke ondernemer hanteert andere getallen en uitgangspunten.*

### Voorbeeld A, schip ca 3000 ton:

(bedragen bij benadering)

Aankoop schip	2.500.000
Hypotheek (vreemd vermogen)	2.000.000
Eigen vermogen	500.000
Boekhoudkundige afschrijving (gem. 20 jaar)	120.000
Rente vreemd en eigen vermogen	109.000
Salaris 3,5 personen	95.000
Ongevallenverzekering	7.000
Reparatie en onderhoud	35.000
Verzekeringen	30.000
Contributies / auto / diversen	10.000
<b>Totaal</b>	<b>406.000</b>

Het bedrag van € 406.000 moet elk jaar worden opgebracht, uitgaande van een gemiddelde afschrijvingsperiode op casco, motor en inventaris van twintig jaar.

**Voorbeeld B** (zelfde schip als in A, maar aflossing is hoger dan afschrijving):

Aflossing bank lening 15 jaar	133.334
Rente bank (gem. 5%)	100.000
Salaris 3,5 personen	95.000
Reparatie en onderhoud	35.000
Verzekering	30.000
Ongevalverzekering	7.000
Contributies/auto/diversen	10.000
<b>Totaalkosten per jaar</b>	<b>410.334</b>

### Voorbeeld C, schip van 700 ton/1963, aanschafwaarde € 220.000

In een situatie waarin de ondernemer een lage of geen hypotheek heeft en geen rekening houdt met afschrijvingen, worden zijn vaste lasten lager. Maar het betekent niet dat de kostprijs lager wordt, want een ondernemer doet er verstandig aan zijn afschrijvingen te reserveren.

Hypotheek	176.000
Eigen vermogen	44.000
Fiscale afschrijving (boekhoudkundig)	14.000
Rente vreemd en eigen vermogen	10.000
Salaris 2 personen	60.000
Verzekering schip	6.800
Ongevallenverzekering	7.000
Reparatie en onderhoud	18.000
Contributies /auto / diversen	7.500
<b>Totaal</b>	<b>123.300</b>

Alleen de verplichte kosten van bovenstaand schip zijn als volgt

Aflossing bank (10 jaar)	17.600
Rente bank	8.300
Salaris 2 personen	60.000
Verzekering schip	6.800
Ongevallenverzekering	7.000
Reparatie en onderhoud	18.000
Contributie /auto/ diversen	7.500
<b>Totaal</b>	<b>125.200</b>

Bovenstaand exploitatievoorbeeld is voor een bank een reden om tot financiering over te gaan, mits uiteraard het schip in deugdelijke staat is.

Ook de volgende situatie is denkbaar: weinig hypotheek, de onderneming is nog steeds voldoende liquide en staat nergens in het krijt.

Aflossing bank	5.000
Rente bank	2.500
Verzekering schip	6.800
Ongevallenverz.	7.000
Rep. en onderhoud	18.000
Contributie, enz.	7.500
Salaris 2 personen	60.000
<b>Totaal</b>	<b>106.800</b>

### Voorbeeld D

Zelfde schip, andere getallen  
Aanschafwaarde € 150.000

Hypotheek	120.000
Eigen vermogen	30.000
Fiscale afschrijving (boekhoudkundig)	12.000
Rente vreemd en eigen vermogen	7.500
Salaris 2 personen	60.000
Verzekering schip	6.000
Ongevallenverzekering	7.000
Reparatie en onderhoud	18.000
Contributies/auto/diversen	7.500
<b>Totaal</b>	<b>118.000</b>

De verplichte kosten van dit schip zijn als volgt

Aflossing bank	15.000
Rente bank	7.500
Salaris 2 personen	60.000
Verzekering schip	6.000
Ongevallenverzekering	7.000
Reparatie en onderhoud	18.000
Contributies/auto/etc.	7.500
<b>Totaal</b>	<b>121.000</b>

*Aan het onderzoek naar de kosten van het binnenvaartbedrijf hebben veel ondernemers meegedaan. Wij zijn ieder die heeft meegedacht of inzage heeft gegeven in zijn bedrijfsresultaten daarvoor zeer erkentelijk. Wij hopen dat deze artikelenserie heeft bijgedragen aan de versterking van het kostenbewustzijn als basis voor een juiste kostprijsberekening.*

- Zie ook pagina 14: Financiering van oudere en kleinere schepen.
- Zie ook pagina 15 t/m 17: Rekenmodel Kantoor Binnenvaart voor kostprijscalculatie.

# Financiering van oudere en middelgrote schepen

Goede perspectieven voor gemoderniseerd materieel

door W. M. van der Veen, relatiebeheerder Anker Advies



**Sinds het aflopen van de Europese sloopregeling, ongeveer een jaar geleden, hoort en leest men her en der noodkreten**

**over de marktprijzen en de financieringsmogelijkheden voor oudere schepen in het algemeen en voor schepen van veertig jaar en ouder tot ruim 1000 ton laadvermogen in het bijzonder. Vaak wordt verondersteld en ook beweerd, dat er tegenwoordig voor zulke schepen geen financieringsmogelijkheden meer zijn. Dat klopt niet. Een goede vakman met een goed schip en een goed ondernemersplan hoeft bij een goede financier met verstand van binnenvaartzaken zijn neus niet te stoten.**

Inderdaad worden er sinds het eind van de jaren-zestig weinig schepen tot 1000 ton meer gebouwd. De vraag naar zulke nieuwbouw kwijnde geleidelijk weg vanwege de relatief hoge bouwkostprijs per ton laadvermogen en als gevolg van de verzwakking van de concurrentiekracht van kleinere tonnages op de steeds grotere vaarwegen. Uit de schuchtere pogingen tot nieuwbouw van varianten tijdens de jongste decennia dienen trouwens de passende conclusies getrokken te worden. Anderzijds speelde de opgang van het vervoer per vrachtwagen een sterke rol. Met name de daling van de vervoersprijs per tonkilometer over de weg tijdens vorige decennia had grote invloed, samen met de voordelen die inherent zijn aan het wegvervoer. Dit alles leidde tot een verschuiving tussen de verschillende vervoersmogelijkheden. Met als gevolg dat de kleinere schepen moeilijker participeerden in nieuwe goederenstromen.

## ■ Goede perspectieven

Dit neemt niet weg dat er nog steeds – of beter: opnieuw- goede perspectie-

ven zijn voor goed gemoderniseerde kleinere schepen, die intensief worden ingezet. Het komt er dan ook op aan stimulans te zoeken voor de aankoop van dergelijke schepen. Deze schepen kunnen in het huidige mobiliteitspatroon een vitale schakel vormen om verdere toename van de problemen met de mobiliteit van het wegverkeer tegen te gaan. Kortom, kleinere schepen zijn onmisbaar om verdere toename van het wegverkeer te voorkomen. Adviseurs van deskundige instellingen op het gebied van binnenvaartfinanciering, waaronder Anker Advies, staan ter beschikking van goed gemotiveerde binnenvaartondernemers. Een schipper die zijn vak verstaat en weet wat hij wil, kan ook voor een wat ouder of kleiner schip vrijblijvend een financieringsaanvraag laten onderzoeken. Uiteraard geldt dit voor technisch goed uitgeruste schepen.

Belangrijk om te weten is dat geen enkel scheepstype of ouderdomscategorie van de schepen bij voorbaat is uitgesloten.

Onder andere wordt gekeken naar het complexe geheel van:

- kenmerken en kwaliteiten van het investeringsobject;
- duurzaamheid en rentabiliteit van het project;
- beroepskwalificatie en ambitie van de investeerder; en
- vermogenssituatie van de ondernemer.

Deze en wellicht ook andere factoren spelen een rol in een op maat gesneden financieringsvoorstel.

## ‘Aansprakelijk voor vertraging door storm?’

*Ik heb drie opeenvolgende reizen aangenomen met de tweede reis op maandag laden en dinsdag lossen. Vanwege de storm loop ik bij de eerste reis echter vertraging op en kan ik de termijn op maandag niet halen. Ben ik daarvoor aansprakelijk?*

In het algemeen zijn dit situaties van overmacht, waar in principe niemand voor aan te spreken is. Sterker nog, het is een omstandigheid die je in feite in de binnenvaart altijd kunt tegenkomen en mag verwachten. Een termijn is derhalve altijd betrekkelijk. Als de tweede reis door deze omstandigheid in het geheel geen doorgang kan vinden, bestaat er geen mogelijkheid tot verhaal.

...

*Ik heb 48 uur lostijd, direct ingaande bij aankomst. Gisteravond om 22.00 uur moest ik leeg zijn, maar dat gebeurt pas vandaag rond 14.00 uur. Hoe gaat dat met het liggeld? Ik heb overliggeld DW 94.*

Als er niets afwijkends is geregeld met betrekking tot het overliggeld, zoals dat bijvoorbeeld wel bij sommige centrales is dat bij overschrijding van de lostijd per uur betaald moet worden, val je terug op de normale liggeldberekening. In dit geval dus per uur rekenen vanaf 6.00 uur tot maximaal 22.00 uur, want dat is een volle dag.

## TopTip

**VERVANGINGSRESERVE - Bij de verkoop van een schip ontstaat vervangingsreserve. Volgens Wet IB 2001, artikel 354 lid 1 dient u die vervangingsreserve in hetzelfde jaar of in de drie daaropvolgende jaren te herinvesteren. Dus niet in een schip dat u al een jaar eerder bij de werf heeft besteld. Dit laatste kan tot problemen leiden. Kantoor Binnenvaart en CBRB zullen deze problematiek aan de staatssecretaris voorleggen.**

# Rekenmodel kostprijs

Kantoor Binnenvaart heeft een globaal rekenmodel gemaakt voor het becijferen van de kostprijs van het vervoer per binnenvaartschip. Het model is beschikbaar op diskette en op papier. Onderstaand de papieren versie. Lees voor gebruik de toelichting op de volgende pagina's. Het kan handig zijn onderstaand model te bewaren en eventueel te fotokopiëren, om voor elke reis afzonderlijk te kunnen berekenen welke kosten ermee zijn gemoeid en wat de vrachtprijs dan moet zijn.

## I. Vaste kosten (per jaar)

a. Verzekerde waarde van het schip en toebehoren	€ .....
b. Rente over vreemd- en eigen vermogen	€ .....
c. Afschrijving casco en motor (over twintig jaar)	€ .....
d. Verzekeringspremie	€ .....
e. Werkgeverskosten bemanning volgens CAO- binnenvaart	€ .....
f. Reparatie en onderhoud	€ .....
g. Diversen	€ .....
	----- +
Totaal vaste kosten per jaar	€ ..... (=VK-jaar)

## Berekening vaste kosten per bedrijfsdag

Aantal effectieve bedrijfsdagen na aftrek van zon- en feestdagen (55)

Totaal van vaste kosten delen door 310 effectieve dagen.

$$\text{Vaste kosten per dag} = \text{VK jaar } \text{€} \dots\dots\dots : 310 = \text{€} \dots\dots\dots (= \text{VK-dag})$$

Reis van: ..... naar: .....

Aantal dagen voor het uitvoeren van de reis x de vaste kosten per dag.

(van eerste dag tot vermoedelijke dag van laadgereed volgende reis)

$$\text{Totaal vaste kosten deze reis: } \dots \text{ dagen} \times \text{VK-dag } \text{€} \dots\dots\dots = \text{€} \dots\dots\dots (= \text{VK-reis}).$$

## 2. Variabele kosten (per reis)

a. Provisie	€ .....
b. Gasolie	€ .....
c. Smeermiddelen	€ .....
d. Vaartrechten, kade- en havengelden	€ .....
e. Diversen	€ .....
	----- +
Variabele kosten van deze reis	€ ..... (= VARK-reis)

## Berekening kostprijs per reis

<b>VK-reis</b>	€ .....
<b>VARK-reis</b>	€ .....
	----- +
<b>Kostprijs reis</b>	€ .....

Dit laatste bedrag delen door de geladen tonnen om de benodigde vrachtprijs per ton voor deze reis te berekenen. De benodigde dagprijs per ton is te berekenen door de som van het totaal van de vaste kosten per dag (VK-dag) en van het totaal van de variabele kosten per dag (VARK-dag) te delen door het geladen tonnage.

# Toelichting bij rekenmodel kostprijs van Kantoor Binnenvaart

Het rekenmodel heeft niet de bedoeling om tot in detail alle componenten van de kosten die verbonden zijn aan het vervoer over water mee te nemen in de berekening. Het model biedt wel aan ondernemers in het goederenvervoer over water de mogelijkheid eenvoudig en snel de vrachtprijs te berekenen, waarmee de voornaamste kosten van een aangeboden reis kunnen worden gedekt. Natuurlijk kan de gebruiker meer bedrijfseigen gegevens invullen, zodat de berekening wordt toegesneden op het eigen bedrijf.

## ■ Vaste kosten

Kosten die verbonden zijn aan het schip en de bemanning zonder directe relatie met het verrichten van vervoer.

- a. Geadviseerd wordt uit te gaan van verzekerde waarde. Vervangingswaarde en marktwaarde zijn minder eenvoudige en meer discutabele uitgangspunten.
- b. Natuurlijk kan men de rente over het hypotheekbedrag (vreemd vermogen) anders invullen dan de rente die je zou willen ontvangen over het eigen vermogen, maar het is eenvoudiger om een gemiddelde te nemen. Als men daarbij de rente over het eigen geïnvesteerd kapitaal maar niet vergeet. Bijvoorbeeld 6% over de verzekerde waarde.
- c. Voor onderdelen van het schip gelden gebruikelijk verschillende afschrijftermijnen. Men kan echter ook van een gemiddelde uitgaan. Het bedrag voor afschrijving kan men reserveren, de hypotheek aflossen of investeren, zodat het bedrag aan de boekwaarde van het schip kan worden toegevoegd. Doet men geen van drieën, dan kan men problemen krijgen bij onverwachte spoedeisende investeringen, verplichte aflossing of uiteindelijk bij beëindiging van het bedrijf. Immers, over eventuele boekwinst (stakingswinst) moet dan belasting worden afgedragen. Suggestie: afschrijving in 20 jaar over de totaal verzekerde waarde.

d. De verzekeringspremie zal in de meeste gevallen bekend zijn uit voorgaande jaren. De kosten kunnen echter sterk oplopen wegens het eigen risico en/of een aantal opeenvolgende schadegevallen.

- e. Men kan natuurlijk spreken over winst of over ondernemersloon, maar als referentiekader zijn de CAO-bepalingen een sterke basis. Voor de kleinere schepen van de vloot verhogen de kosten van twee bemanningsleden de vaste kosten sterk. Hoewel men in eenmansvaart niet overal naar toe mag varen, zou men toch kunnen besluiten slechts een schipper op te nemen in het rijtje van vaste kosten voor schepen tot 55 meter. In de middencategorie van de vloot kan men van een schipper en een scheepjongen uitgaan, terwijl men voor grotere schepen de minimaal verplichte bemanning kan rekenen. Men moet wel bedenken dat op deze wijze een absoluut minimum wordt berekend voor het werk dat wordt verricht. Immers, een bemanningslid op CAO-basis werkt na aftrek van vakantiedagen niet meer dan 230 dagen waarin hij of zij ziek kan worden zonder consequenties voor het inkomen en waarbij bovendien overuren apart worden betaald. Het model gaat uit van dagvaart, maar kan ook op semi-continu of continu worden ingesteld.

Het model gaat uit van 310 productieve dagen. Dat is gemiddeld genomen te veel.

Voor zondaghouders geldt natuurlijk een ander aantal. Verder is geen rekening gehouden met het feit dat ondernemers veelal aanzienlijk meer uren werken dan in de CAO is voorzien. Een en ander benadrukt nog eens dat van absoluut minimale kosten wordt uitgegaan.

- f. Uit voorgaande jaren kan men een gemiddelde berekenen van de kosten voor reparatie en onderhoud die verbonden waren aan het voeren van het binnenscheepvaartbedrijf.

g. De vaste kosten die onder de post diversen kunnen worden opgevoerd zijn o.a. de afschrijving van het bedrijfsdeel van de auto, vergunning voor marifoon, GSM, abonnementen vakbladen en contributies.

## ■ Berekening

Nu heeft men de belangrijkste vaste kosten geïnventariseerd. Deze kosten veranderen niet snel, dus kunnen zij standaard in het model worden opgenomen. Het totaalbedrag deelt men door het aantal effectieve dagen. Dan weet men wat het schip ten minste per dag moet opbrengen om de vaste kosten te dekken.

Wanneer een reis wordt aangenomen, heeft de schipper een indruk van het aantal dagen dat hij ermee bezig is en van de kans op retourvracht. Het geschatte aantal dagen inclusief de dagen voor leegvaart wordt vermenigvuldigd met het eerder berekende dagbedrag voor vaste kosten. De uitkomst zijn de vaste kosten die verbonden zijn aan de aangeboden reis. Verlette tijd door het niet direct aan de reis komen is in dit model niet opgenomen.

Variabele kosten behoeven verder geen toelichting. Het zijn kosten die direct met de reis verbonden zijn. Schippers weten gewoonlijk vrij nauwkeurig hoeveel dat is.

De optelsom van de vaste kosten berekend over de benodigde dagen en de variabele kosten die aan de reis verbonden zijn, zou tenminste door de vrachtprijs gedekt moeten worden om ook over langere tijd het bedrijf voort te zetten. Een hoger bedrag maakt het ondernemen aantrekkelijk; een lager bedrag zal op den duur iedere ondernemer op gaan breken, met alle gevolgen van dien.

Misschien is het aardig om nog even te kijken waar men binnen het bedrijf het

geld weg kan halen, indien de verlader kans ziet de binnenvaartondernemer ertoe te bewegen om beneden de berekende minimale kosten te vervoeren. Rente over eigen vermogen kan men lager berekenen. Afschrijvingen kun je gewoon opmaken en tenslotte kun je ook met een werkjaar van 310 dagen van ieder 16 uur of meer met minder dan het minimale CAO-loon genoegen nemen. Maar leuk is het dan niet meer, of vervoeren moet echt je enige hobby zijn.

## ■ Kritiek

Er zijn mensen die menen dat kostprijzen in absolute zin zijn vast te stellen. Zij hebben ongelijk, want vaak moet men aannames doen om tot een redelijke benadering van de kostprijs te komen. Dat is in deze toelichting hopelijk duidelijk gemaakt.

Wie op deze berekening inhoudelijk kritiek wil leveren, krijgt op voorhand gelijk.

Wij houden echter staande dat men met deze eenvoudige berekening wel degelijk de voornaamste kosten per reis heel snel en duidelijk op het netvlies kan krijgen om de minimaal benodigde vrachtprijs te kunnen vaststellen.

## TopTip

**In de havens van de historische binnenstad van Schiedam wordt vrijdag 10 en zaterdag 11 september het evenement DOEK! gehouden. Cinema, beeldende kunst, theater, muziek en scheepvaart komen hier samen. Op de zeilen van tientallen antieke zeilschepen wordt uniek beeldmateriaal uit binnen- en buitenland vertoond. Naast nog nooit eerder vertoonde films uit gemeentelijke en bedrijfsarchieven, geven webanimaties en -designs, performances en muziek het evenement een bijzonder karakter. DOEK! 2004 begint op 10 september om 14.00 uur.**

# BVB praat op de sluis nieuwe sponsors binnen



**Als u in de afgelopen maand in de Volkerak- of Oranjesluizen**

**heeft geschut, kan het zomaar zijn dat u medewerkers van het Bureau Voorlichting Binnenvaart heeft ontmoet. Een aantal dagdelen waaierden de BVB'ers en collega's van onder meer Kantoor Binnenvaart uit naar de kolken om contact te leggen met binnenvaartondernemers.**

Natuurlijk stond het werven van nieuwe sponsors hoog op het wensenlijstje.

Daarnaast is het weten wat er speelt in de markt van belang om het promotiewerk goed te kunnen doen.

Ook is het leuk bestaande sponsors te spreken. Een van hen gaf aan dat het maken van reclame voor vervoer over water een zaak is van ons allemaal en dat een individuele ondernemer zijn/haar steentje hieraan moet bijdragen. Het voeren van een densticker met het eigen scheepstonnage uitgedrukt in aantal vrachtwagens is een geschikte manier. Bel het BVB-secretariaat (010-412 91 51) voor twee gratis stickers, dan worden deze voor u klaargelegd.

*BVB- en KB-medewerkers maken op de sluismuur praatjes met schippers om nieuwe sponsors te werven en nieuws uit de vaart te vernemen. (Foto's BVB)*

**A d v e r t e n t i e**

**GEZINSBEDRIJF, DEEL 4**

In opdracht van Kantoor Binnenvaart en Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart deed bureau AHA Data het afgelopen jaar onderzoek naar de actuele situatie en de toekomst van het gezinsbedrijf in de binnenvaart. Magazine Binnenvaart publiceert een reeks van aansprekende onderdelen uit de studie. Deze maand deel 4. Het rapport 'Continuïteit en ambitie' is gratis af te halen bij KB en CBRB aan het Vasteland in Rotterdam.

# Familiebedrijf in opkomst in drogeladingvaart op Rijn

*Vooral in zand- en grintvaart veel jonge ondernemers*

door drs. Angelique Hubens, AHA Data

**Gezinsbedrijven komen in alle vaargebieden voor. Meer dan de helft van de gezinsbedrijven vaart op de Rijn, de zijrivieren van de Rijn, de Duitse kanalen, en de Donau. De andere helft is actief in Nederland, België en Frankrijk ofwel het binnenlandse en Noord-Zuid vaargebied. Het gemiddelde laadvermogen van de schepen van alle gezinsbedrijven in de binnenvaart is circa 1250 ton en de gemiddelde leeftijd van de schepen is 21 jaar.**

Gemiddeld is de ondernemer in het gezinsbedrijf 21 jaar actief als zelfstandige en vaart men twaalf jaar op het huidige schip. De grote meerderheid van de gezinsbedrijven kent als rechtsvorm de vennootschap onder firma (VOF). De gemiddelde bruto-omzet bedraagt circa 250.000 euro per jaar.

## ■ Vaartgroepen

Tussen de gezinsbedrijven in de binnenvaart bestaan grote verschillen. Het type vervoer en vaargebied zijn het meest bepalend.

In de Rijn drogeladingvaart is de helft van de gezinsbedrijven actief. De meerderheid van de schepen is groter dan 1000 ton en heeft een gemiddelde bruto-omzet van circa 200.000 euro per jaar. In deze vaartgroep is de afgelopen jaren een grote afname van man-vrouw-bedrijven geweest en zien we meer familiebedrijven ontstaan. Veel mannen en vrouwen in deze vaartgroep zijn afkomstig uit een schippersfamilie en het sociale leven wordt minder positief ervaren.

In de binnenlandse/Noord-Zuid drogeladingvaart is een vijfde deel van de gezinsbedrijven actief. De meerderheid van de schepen is kleiner dan 1000 ton en heeft een bruto-omzet van minder dan 200.000 euro per jaar. De afschaffing van de toerbeurtstelsels heeft volgens de meerderheid in deze vaartgroep niet geleid tot nieuwe impulsen voor gezinsbedrijven.

Het aandeel van ondernemers dat het bedrijf wil beëindigen is in deze vaartgroep het hoogste. Tevens is het aandeel van ondernemers die vertrouwen in het eigen bedrijf hebben hier het laagste. Ook wordt het sociale leven hier minder positief ervaren.

In de zand/grintvaart is ook een vijfde deel van de gezinsbedrijven actief en is

men voornamelijk op het binnenlandse en Noord-Zuid vaargebied georiënteerd. De meerderheid van de schepen is kleiner dan 1000 ton en heeft een bruto-omzet van minder dan 200.000 euro per jaar. In deze vaartgroep bevinden zich meer jonge ondernemers. Veel bedrijven zijn man-vrouwbedrijven, maar er zijn ook veel bedrijven waarvan de man met een personeelslid vaart en de vrouw overwegend aan de wal woont. Het afgelopen jaar (2003) is een slecht jaar geweest voor dit segment. Toch ziet een meerderheid de toekomst positief tegemoet.

In de containervaart is een klein deel van de gezinsbedrijven actief. Veel schepen zijn groter dan 1000 ton en de gemiddelde bruto-omzet is hoger dan 200.000 euro per jaar. In deze vaart-

*In de vaartgroep zand- en grintvaart komen relatief veel jonge ondernemers voor. (Foto DeltaDesk)*

groep bestaat een minderheid uit man-vrouwbedrijven en dit is de laatste jaren nog sterk afgenomen. Een deel bestaat uit familiebedrijven, waarin het schip volcontinu geëxploiteerd wordt. In deze vaartgroep bevinden zich veel jonge ondernemers met veelal jonge schepen, die graag willen vernieuwen of uitbreiden. Het sociale leven wordt in de containervaart het meest positief ervaren. In de tankvaart zijn maar weinig gezinsbedrijven. Deze varen voornamelijk op de Rijn. De meeste schepen zijn groter dan 1000 ton en de bruto-omzetten zijn hier het hoogst.

In deze vaartgroep zijn andere rechtsvormen zoals een BV of een CV meer gebruikelijk dan een VOF. Ook hier bevinden zich veel jonge ondernemers met jonge schepen, die graag willen vernieuwen of uitbreiden. Meerdere eigenaars die samen met personeel een volcontinu bedrijf exploiteren komt hier het meeste voor.

## ■ ICT noodzaak

De gezinsbedrijven kunnen goed meekomen in de huidige ontwikkelingen van de informatie- en communicatietechnologie, zowel op privé en zakelijk als op nautisch gebied. Opvallend is dat de online verbinding, die in de binnenvaart tot op heden traag is en vaak slecht functioneert en duur is, toch door meer dan de helft van de gezinsbedrijven wordt gebruikt. De meeste varende ondernemers zien internet en e-mail als een noodzaak.

Reikhalzend wordt uitgezien naar technische oplossingen die zorgen dat de online verbinding sneller en daardoor ook beter betaalbaar wordt. Wij verwachten dat dit op korte termijn het geval zal zijn. Dit betekent dat het vanaf het schip mogelijk is om nevenactiviteiten te verrichten, die ook inkomsten kunnen voortbrengen. Ook zorgt dit ervoor dat bedrijfstaken lichter worden en efficiënter kunnen worden uitgevoerd. Bovendien maakt het ook het wonen aan boord aantrekkelijker doordat men minder is afgesloten van de buitenwereld.

De informatie- en communicatietechnologie op nautisch gebied, met name die van het GPS-systeem, wordt overwegend positief gewaardeerd. Een meerderheid van de ondernemers verwacht niet dat dit er uiteindelijk toe leidt dat het

vakmanschap van schipper overbodig wordt of dat kan worden volstaan met een eenpersoonsbemanning.

Wij verwachten niet dat de ontwikkelingen op nautisch gebied op korte termijn gevolgen hebben voor de bemanningsgrootte. Op lange termijn verwachten wij dat het op de routes met gunstige

vaaromstandigheden en voldoende ladingaanbod mogelijk wordt om schepen te laten varen met minder bemanning. We denken echter niet dat dit de komende tien jaar gevolgen zal hebben voor het voortbestaan van gezinsbedrijven.

# Ideeën over taal cursus binnenvaart gevraagd

## *Betere communicatie met Oost-Europees personeel*

**Kantoor Binnenvaart krijgt nogal eens de vraag of er voor Oost-Europese werknemers een talencursus georganiseerd kan worden. Het ziet er nu naar uit, dat die mogelijkheid zich voordoet. KB wil daarom van de leden en contractanten graag weten wat de behoeften en ideeën over taalonderricht zijn.**

Kantoormanager Jan Veldman van Kantoor Binnenvaart werd op 17 juni geïnterviewd door RTL-4 over Oost-Europese werknemers in de binnenvaart. Een van de onderwerpen was de gebrekkige communicatie aan boord. Veel Oost-Europese werknemers beheersen nauwelijks een andere taal en op hun beurt spreken en verstaan binnenvaartondernemers weinig van hun landstalen. Dat kan tot misverstanden en gevaarlijke situaties leiden.

Op het tv-programma volgden nogal wat reacties. Een daarvan kwam van mevrouw Van Blerkom van Talenbureau Lexicon BV. Dit bureau is gespecialiseerd in het geven van korte, op doelgroepen gerichte talencursussen. Een nader gesprek met mevrouw Van Blerkom gaf Kantoor Binnenvaart de overtuiging dat haar bureau de nodige flexibiliteit bezit om op de binnenvaart gerichte cursussen te kunnen geven.

Een eerste stap daartoe is de behoefte aan zulke cursussen te peilen onder de leden en contractanten.

Daarom de vraag: Vindt u het nuttig dat wij in samenwerking met Lexicon talencursussen voor Oost-Europese opvarenden opzetten en hoe zouden die er volgens u uit moeten zien?

Wij denken aan de volgende mogelijkheden:

- Vanuit het Tsjechisch, Pools, Slowaaks, Roemeens (.... anders) naar Duits of Nederlands/Vlaams.
- Gericht op scheepstermen of breder?
- Wel of niet een stukje cultuur/achtergrond in de cursus verwerken om reacties beter te begrijpen?
- Opzetten van een lijst scheepstermen in de genoemde talen.
- Cursusindeling: bijvoorbeeld één week cursus, een maand praktijk en weer een week cursus.
- Plaats waar de cursussen gegeven worden.

Kantoor Binnenvaart is benieuwd naar uw mening en verzoekt u uw gedachten over de invulling van een dergelijke cursus zo spoedig mogelijk door te geven. Per post (franken niet nodig): Kantoor Binnenvaart, antwoordnummer 3067, 3000 WB Rotterdam of per e-mail: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)

Afhankelijk van de getoonde belangstelling, zullen Talenbureau Lexicon BV en Kantoor Binnenvaart dit najaar de cursus verder uitwerken.

# VAR-perikelen voor tijdelijke bemanning

door Jan Veldman

**Nog steeds krijgt Kantoor Binnenvaart vragen van leden en contractanten over de zogenoemde VAR. De VAR is de Verklaring Arbeids Relatie. Deze verklaring kunnen zelfstandig werknemers aanvragen bij de Belastingdienst in Winterswijk om vooraf duidelijkheid te krijgen over hun fiscale status. Van belang voor de binnenvaartondernemer als hij een aflosser voor tijdelijk aan boord haalt. De VAR bepaalt namelijk hoe de werkzaamheden moeten worden beloond en hoe een rekening van zo'n zelfstandige moet worden behandeld.**

Er zijn drie varianten van de VAR: winst uit onderneming, resultaat uit overige werkzaamheden, inkomsten uit loondienst. Elk leidt tot een andere fiscale behandeling. Voor de binnenvaartondernemer is het van belang om als hij een aflosser aan boord neemt, eerst naar diens VAR te vragen en daar een kopie van bij de administratie te doen.

## ■ Winst uit onderneming

De VAR 'winst uit onderneming' is voor de opdrachtgever veruit de gemakkelijkste. De aflosser stuurt voor verrichte diensten een factuur met BTW. De opdrachtgever betaalt deze factuur en neemt hem mee in de boekhouding, waarna hij aan het eind van de maand of het kwartaal de BTW als voorheffing terugvordert van de fiscus.

Het is daarbij wel van belang dat de binnenvaartondernemer volgens de voorwaarden van dit type VAR handelt. Mocht een aflosser bijvoorbeeld in een systeem van twee weken op - twee weken af meedraaien, of anderszins zo vaak aan boord zijn dat hij door dit werk meer dan de helft van de tijd zijn inkomen ermee vergaart, dan moet het ook de opdrachtgever duidelijk zijn dat niet aan de voorwaarden wordt voldaan. De belangrijkste voorwaarden zijn: geen gezagsverhouding, minimaal drie verschillende opdrachtgevers hebben, vol-

doen aan uren criterium (1225 uur per jaar voor eigen rekening werken) en als bedrijf naar buiten treden (nota sturen, ingeschreven zijn bij KvK en in bezit zijn van BTW-nummer).

## ■ Resultaat uit overige werkzaamheden

Als de aflosser de VAR 'resultaat uit overige werkzaamheden' heeft, dan betekent dat, dat hij naast een basisinkomen ook nog afloswerkzaamheden doet, waarbij niet aan de criteria voor 'winst uit onderneming' wordt voldaan. Deze aflosser zal ook een factuur schrijven, maar zonder BTW. Hij is ook niet in het bezit van een BTW-nummer en heeft geen inschrijvingsnummer bij de KvK.

Onlangs kreeg Kantoor Binnenvaart van een lid in zo'n situatie een zaak, waarin de Belastingdienst wenste dat dit lid een voorheffing inkomstenbelasting tegen het bijzondere tarief berekende en inhoud van de nota. De aflosser kon dan dat bedrag in mindering brengen bij de aanslag. Een driedubbele administratie, waartegen het KB-lid dan ook bezwaar indiende. De Belastingdienst gaf ook aan dat deze werkwijze niet gebruikelijk was. Dus als er geen 'verdachte' omstandigheden zijn, kan men zo'n nota gewoon betalen en ligt de belastingafdrachtplicht en verantwoordelijkheid bij de aflosser.

## ■ Inkomsten uit loondienst

Bij inkomen uit loondienst wordt een werkgevers-werknemersverhouding verondersteld. Dit betekent dat de opdrachtgever ook als werkgever moet handelen. Arbeidscontract opmaken, aanmelden voor loonbelasting en sociale premies, afmelden als de aflossing eindigt, kortom heel veel administratieve handelingen.

Helaas is de laatste tijd het verkrijgen van de twee eerstgenoemde types VAR steeds moeilijker geworden. Kantoor



De VAR is voor een binnenvaartondernemer van belang als hij tijdelijk een aflosser aan boord haalt. Er zijn drie VAR-varianten. (Foto DeltaDesk)

Binnenvaart heeft hierover al eens gesprekken met de Belastingdienst gevoerd, maar jammer genoeg zonder resultaat. Momenteel lopen er nog wel wat zaken in bezwaar, maar duidelijkheid kan zo nog jaren op zich laten wachten. Wel zullen er dit jaar nog nieuwe richtlijnen verschijnen. In de fiscale werkgroep van Kantoor Binnenvaart en CBRB wordt dit punt na het verschijnen van deze nieuwe regels zeker op de agenda gezet. Voorlopig is in deze situatie een arbeidscontract noodzakelijk. Een nul-urencontract zou dan voorlopig het verstandigst zijn. De binnenvaartondernemer hoeft dan dezelfde persoon niet telkens aan en af te melden, terwijl hij alleen maandelijks de uren vergoedt die hij/zij werkt. Als een aflosser geen VAR heeft, valt zijn werk onder loondienst en moet de arbeidsverhouding ook als zodanig worden behandeld.

# 'Koppel laden en lossen aan prijsmechanisme'

In Magazine Binnenvaart stond eerder dit jaar een artikel over laad- en lostijden. Ik wil daar graag op reageren. Op dit moment wordt er weer aardig met de schippers gesold. Weliswaar niet met mij persoonlijk, maar dat zal best nog wel komen. De laatste nieuwe dooddoener is: 'Je bent ingedeeld uit die boot, maar hij is nog niet binnen en we zijn nog niet besteld.'. Dat betekent dat je geen charter krijgt en dus ook geen aanspraak kunt maken op eventueel liggeld. Dus het risico is voor de schipper.

Zeven dagen liggen wachten is al voorgekomen. Zo lang er nog mensen zijn die dat pikken - en die zijn er; als het moet, doen wij het zelf ook - blijft het voortbestaan. Ik heb veel geprobeerd om er wat aan te doen, maar het vertrouwen in bepaalde 'collega's' heb ik al lang verloren.

Het zal dus nog wel even duren voor er echt iets wordt bereikt. Ik denk niet dat ik het nog meemaak, want ik vaar waarschijnlijk nog maar een jaar of acht. Maar misschien heeft Kantoor Binnenvaart iets aan mijn ideeën over deze situatie.

Ik zie het eigenlijk nogal simpel. Als men bijvoorbeeld zou laden en/of lossen volgens volgend schema: een verlader die zijn best doet en snel lost, belonen en iemand die minder doet, extra laten betalen. Wellicht is een en ander wat lastig te realiseren omdat er natuurlijk ook franco voor de wal en dergelijke regelingen zijn, maar daar kan dan wel weer een mouw aan worden gepast.

Mijn idee:

Een schip wordt bevracht om te gaan laden op plek A en te varen naar B, dat bijvoorbeeld 500 km ver weg ligt. Via een soort van tariefsysteem is de vracht voor het vervoer 10 euro per ton.

Het schip wordt besteld op 26-04-2004 om 6.00 uur. Het schip dient dan aanwezig te zijn en laadgerek. De laadtijd gaat in en loopt voor onbepaalde tijd, maar wel verdeeld in blokken van 6 uur tegen een tarief van bijvoorbeeld 0,50 euro per ton per blok, voor de avondsessie van 18.00 tot 24.00 uur 0,75 euro en voor de nachtsessie van 00.01 tot 06.00 uur 1,00 euro. Deze getallen zijn

natuurlijk fictief. Op charter kan worden bepaald of er al dan niet 's nachts wordt gewerkt.

Aangekomen op de losplaats is hetzelfde systeem te hanteren, Uiteraard na duidelijke voormelding en dan ingaande op de eerstvolgende werkdag, bijvoorbeeld om 6.00 uur. Tenzij men eerder wil gaan laden of lossen, dan gaan de uren normaal tellen, al dan niet volgens dezelfde voorwaarden als het laden; ofwel op andere voorwaarden indien dat op charter is vermeld. En men kan natuurlijk de zondag er buiten houden of daar een speciale afspraak over maken. Voor de zaterdag na aankomst kan men de 50%-regel aanhouden of iets dergelijks.

Nu bereken ik voor zover dat mogelijk is mijn vracht op ervaring, al valt er niet veel te berekenen, want ik kan alleen maar aannemen wat mij wordt aangeboden. Maar ik heb natuurlijk wel de keuze tussen losplaats A en B. Zo kan het zijn dat A altijd snel lost en B altijd de laatste dag gebruikt. Of wel is bij A de losinstallatie mij te grof, of de mensen zijn er wel of niet vriendelijk. Dat zijn eigenlijk de enige keuzes op dit moment, want de vracht die men wil betalen is gewoon vast en we

kunnen ja of ja zeggen en niet te lang twijfelen, maximaal 45 seconden, anders is de reis reeds vergeven aan die collega.

Ik denk dat bovenstaande beter is voor verlader, schipper en ontvanger, maar ik heb dit wel eens besproken met een van de bevrachters waar wij veel voor varen en die zag veel problemen. Temeer omdat er natuurlijk zat zijn die dit niet willen, met name de langzame laders of lossers. Overigens was ik een voorstander van de beurs (alhoewel die wel heel erg verbeterd diende te worden), maar dat is niet meer. Toch zou een vorm van vaste tarieven, voor zover dat mogelijk is binnen de EU, mij wel aanspreken.

Hopelijk heeft u hier iets aan. Zo niet, dan toch de vriendelijke groeten,

R. J. W. Gijsbers,  
v.o.f. Scheepvaartbedrijf Dandy

De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden stukken niet te plaatsen, in te korten of bij meer dezelfde reacties de meest relevante te plaatsen, hetzij een samenvatting te geven. Plaatsing betekent niet dat de redactie instemt met de inhoud. Anonieme brieven worden niet behandeld.

## TopTip

**COGNOSSEMENT - Ladingen aan boord van binnenschepen waarvoor geen cognossement kan worden voorgelegd, worden beoordeeld als gevaarlijke stoffen en bij controles als dusdanig behandeld. De bewijslast ligt dus altijd bij de schipper, die zal moeten aantonen dat de lading niet gevaarlijk is. Dit kan enkel met een correct opgesteld cognossement, dat bij vertrek van de laadplaats aan boord moet zijn. Europese wetgeving schrijft overigens verplichtend voor dat transport van goederen altijd vergezeld moet gaan van een vrachtbrief die aan de normen voldoet.**

## TopTip

**FAILLISSEMENT EN BTW - Als een klant failliet gegaan is en een ondernemer daar nog een factuur heeft uitstaan, kan de reeds op aangifte afgedragen BTW teruggevorderd worden. Met een verklaring van de curator kan dit tot vier weken na dato. Curatoren.nl biedt ondernemers aan de afwikkeling van een faillissement te volgen en bericht te geven wanneer het belastinggeld kan worden teruggevorderd. Tot vijf registraties is dit kostenloos. Info: [www.curatoren.nl](http://www.curatoren.nl)**

# Weer wijzigingen op komst van ADNR

*Nieuw hoofdstuk over beveiliging tegen terrorisme*

door Peter van Driel

**Na invoering van het vernieuwde ADNR 2003 ligt er opnieuw een pakket klaar om de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water met ingang van 1 januari 2005 te wijzigen. Ongeveer 100 bladzijden zullen worden toegevoegd en/of vervangen.**

**Het meest in het oog springend is in deel I het volledig nieuwe hoofdstuk 10 over veiligheid. De aanleiding daarvoor waren de terroristische aanslagen in Amerika.**

Als eerste is men begonnen regels voor de zeevaart te schrijven, terug te vinden in de ISPS-code. Deze regels zijn niet specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarom is men daar onder VN-vlag regels voor gaan maken. Het wegvervoer (ADR) en het spoorvervoer (RID) hebben deze regels al overgenomen; nu volgt de binnenvaart.

Hoofdstuk 1.10 is onder te verdelen in twee gedeelten. Het eerste deel is algemeen en voor ieder die gevaarlijke stoffen vervoert. Het tweede deel is specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met een hoog gevarenpotentieel. Dat zijn stoffen die mogelijk kunnen worden misbruikt voor terroristische doeleinden, waarbij de gevolgen desastreus zouden zijn.

In het algemene deel staan kortweg de volgende voorschriften:

- Alle personen moeten hun verantwoordelijkheid kennen en in acht nemen
- Slechts vervoeren door vervoerder van wie de identiteit is vastgesteld
- Tijdelijke opslag- en ligplaatsen goed verlichten en niet toegankelijk voor onbevoegden
- Identiteitsbewijs personeel moet aan boord zijn
- Lijst met deskundigen actueel houden
- Cursussen moeten ook onderdelen van beveiliging bevatten



*Het ADNR krijgt er per 1 januari een hoofdstuk bij over de beveiliging van het binnenvaartvervoer van gevaarlijke stoffen tegen terroristische acties. (Foto DeltaDesk)*

- Trainen op herkennen risico's en handelen ter vermindering daarvan
- Kennis hebben van veiligheidsplannen.

In het tweede deel staat de lijst met stoffen met een hoog gevarenpotentieel en een aantal extra voorschriften waaraan men moet voldoen bij het vervoer daarvan. Dit houdt onder meer in dat er beveiligingsplannen moeten zijn en de verantwoordelijkheden aan de juiste personen moeten zijn gedelegeerd. Ook is aandacht besteed aan het voorkomen van diefstal van schepen. Een schip met gevaarlijke stoffen mag niet gemakkelijk ontvreemd kunnen worden. Hoe dat te voorkomen, meldt het ADNR niet. Alleen dat de schepen 'door middel van bedrijfs- en technische voorschriften tegen misbruik van het schip of van de gevaarlijke lading beschermd moeten zijn'. Uiteraard zal dit zeer functioneel zijn. Immers, sinds ik in mijn auto een voorschrift heb liggen

dat mijn autoradio niet gestolen mag worden, is hij nog niet gestolen...

## ■ Veiligheid?

Het is in ieder geval gelukt om een hoofdstuk aan het ADNR toe te voegen met het zo populaire onderwerp security, in goed Nederlands: beveiliging. De intentie is uiteraard om door verhoging van preventieve veiligheid de kans op terroristische aanslagen te verkleinen. Toch roept dit de vraag op of dit nieuwe hoofdstuk voor extra veiligheid ten aanzien van terroristische aanslagen zorgt. Extra regels zullen een terrorist niet altijd tegenhouden. Maar vergroting van de bewustwording aan boord is een eerste stap.

*In volgende nummers van Magazine Binnenvaart worden de wijzigingen verder toegelicht en waar nodig stapsgewijs doorgenomen. Hierbij wordt ook de nieuwe tekst vermeld.*

# Implementatie van RIS in Nederland

## De stand van zaken (1)

door Nick van Haag, projectleider BT



**River Information Services (RIS) gaat vooral over het elektronisch uitwisselen**

**van informatie op en langs het water, zo heeft u kunnen lezen in een vorige aflevering van deze rubriek. In heel Europa werken alle betrokkenen nauw samen om de informatiediensten van de grond te krijgen die het totale binnenvaartproces ondersteunen.**

Op 10 juni jongstleden gaf de projectleider RIS in Nederland, Nienke Bagchus (RWS/AVV), tijdens een bijeenkomst van het RIS platform in Vlaardingen een overzicht van de stand van zaken voor zover het Nederland betreft. We vatten enkele belangrijke zaken even beknopt samen.

### ■ Klasse vijf

Per 1 juli zijn de eerste elektronische kaarten (Inland Ecdis) voor klasse vijf vaarwegen (in beheer bij Rijkswaterstaat) beschikbaar. Het betreft een eerste testversie. De kaarten worden beheerd door RWS en bevatten onveranderlijke (statische) informatie. RIS wordt concreet zichtbaar door toevoeging van veranderlijke (dynamische) informatie aan Ecdis-kaarten, iets wat in de tweede helft van dit jaar gestalte kan gaan krijgen. Begonnen wordt met de berichten aan de scheepvaart. Ook komen kaarten van de klasse vijf havengebieden, die niet onder RWS vallen, beschikbaar. In 2005/2006 zijn de overige rijksvaarwegen aan de beurt. De overheidsinformatie komt beschikbaar via een in november op te richten RIS-portal. Dit virtuele 'loket' bevat Inland Ecdis-data (dus geen kant en klare vaarkaarten), berichten aan de scheepvaart, RIS referentiedata en posities. De gebruikers halen en brengen hier informatie. Eenvoudig voorbeeld: een schip meldt

zich via BICS, haalt BOS-berichten op en deponert gegevens in het IVS90, dat de positie berekent. Wat is hier anders aan dan wat we nu al hebben? Het verschil zit in de organisatievorm. Er is eigenlijk sprake van een stille revolutie. De informatie die bij verschillende diensten is ondergebracht, is straks via één loket beschikbaar. Vanuit dit loket komt het op de juiste bestemming: de dienst waar het thuishoort, (andere) overheden als gebruikers van informatie, private gebruikers en bedrijven, zoals kaartmakers bijvoorbeeld.

### ■ Privacyreglement

Kan iedereen bij alle informatie in het loket? Nee, uiteraard is slechts datgene openbaar wat de overheid verplicht is openbaar te maken. Het privacyreglement dat we nu hebben, is van toepassing op de informatie die de sector heeft aangeleverd (BICS/IVS90). Alleen met schriftelijke toestemming van de schipper kunnen elektronische meldingen van schepen aan derden worden verstrekt, bijvoorbeeld. Daar verandert niks aan. 'Kun je dan gratis Ecdis-kaarten downloaden?', vroeg een schipper onlangs aan BTB. 'Je kunt wel kale data ophalen, maar daar zul je niet veel aan hebben', was het antwoord. Want om ruw datamateriaal om te zetten in een betrouwbare en hanteerbare Inland Ecdis-kaart, zijn de kennis en de software nodig waarmee kaartproducenten hun producten vervaardigen en waarmee ze trouwens hun boterham verdienen. Deze marktpartijen zijn met de komst van de RIS-Portal wel verlost van eindeloos zeuren bij verschillende diensten en overheden om digitaal kaartmateriaal. De top-10 van online ICT-behoefte van varende ondernemers kan -op de medische vraagbaak na- geheel via dit loket worden aangeleverd. We hebben nu weliswaar ook scheepvaartberichten, meteo-informatie, waterstanden, vaarweginformatie en elektronische kaarten. Alleen moet

je nu nog naar allerlei plaatsen om deze informatie te vergaren. De RIS-portal maakt zoeken overbodig. In een later stadium kunnen zaken als actuele vaarwegdiepten, betonningswijzigingen, golfhoogten op ruim water en een waarschuwing voor wijziging van marifoonblokkanalen via de RIS Portal beschikbaar komen. De gedachtevorming hierover is nog niet afgerond. Voor de implementatie van RIS moet een beheersorganisatie worden ingericht, die de standaarden bewaakt en zorgt voor aansluiting bij Europese ontwikkelingen. Ook werkt deze organisatie aan een beheerste ontwikkeling van RIS dienstverlening. Gedacht wordt aan een samenwerkingsvorm tussen overheid en bedrijfsleven, publiek-private samenwerking dus. Wellicht is hier een rol weggelegd voor Bureau Telematica Binnenvaart. In de loop van de tweede helft van dit jaar moet hier meer duidelijkheid over komen. Er valt uiteraard nog meer te melden, maar daar komen we in een volgende aflevering op terug. Aarzel niet om uw vragen over RIS en andere zaken aan ons kenbaar te maken.

Bureau Telematica  
tel.: 010-2060606  
fax: 010-21341506  
mobiel: 06-55823346 (verkort 13833)  
email: bureau.telematica@binnenvaart.org

## TopTip

**DIENSTBOEKJES STEMPELEN - Rijnvarenden die het lastig vinden om in Nederland naar de IVW in Den Haag te gaan om dienstboekjes te laten afstempen, kunnen dat bijvoorbeeld ook -en nog gratis ook- laten doen in Straatsburg bij de Service de la Navigation, Rue du Marechal Juin nr. 14 (vlakbij het Bassin Austerlitz), tel. 0033 388767932.**



# Hoe word ik miljonair?

door Erik van Toor, voorzitter ONS

Stel, je bent een bevrachter en je hebt een x-aantal tonnen per jaar te vervoeren. Uiteraard wil je dit zo goedkoop mogelijk doen en het liefst met uitsluiting van ieder denkbaar risico. Je gaat eens na zitten peinzen en ineens denk je: 'Eureka, de binnenvaart, dat is het.' Hoe ga je nu te werk?

Je begint met een aantal schepen voor een zo laag mogelijk bedrag te huren. Tot je grote verbazing heb je er binnen mum van tijd een aantal gecharterd. Uiteraard vertel je de betreffende schippers iedere dag dat ze blij moeten zijn dat ze bij jou in de huur zitten. 'Want', zo zeg je iedere keer, 'op de dagvrachtenmarkt is geen cent te verdienen. Zo slecht is het!' Vervolgens moet je sommige klanten natuurlijk vervoerszekerheid bieden. Geen enkel probleem, want je hebt gehoord dat na de liberalisering van de binnenvaart een aantal samenwerkingsverbanden is ontstaan dat elkaar bevecht om vervoer binnen te kunnen halen. Dat is lachen, denk je nog voordat je de telefoon ter hand neemt om contact op te nemen met een aantal van die verbanden. De kunst is nu natuurlijk om zo'n verband zo goed mogelijk aan je te binden en er zo weinig mogelijk zekerheid tegenover te stellen. En ja hoor, tot je stomme verbazing lukt ook dit in no time. Nu ga je met de tonnen die nog over zijn de markt op. Onder het motto dat je ze anders wel in een 'eigen'schip gooit, bied je die tonnen tegen afbraakprijzen aan. Ook dit lukt zonder mankeren. Nu kan het grote geld dus binnenstromen. Ook een effectieve methode is het om bevrachtingen over te nemen. Je neemt een partij uit de markt over voor een zekere prijs en biedt die voor minder aan de vervoerder aan. Hapt deze, dan is de winst voor jou. En als je het dan echt tot op de laatste druppel wilt uitwringen, betaal je de vracht pas na zes of zelfs acht weken. Als u denkt dat bovenstaande slechts

fictie is, moet u eens goed om u heen kijken. De dagelijkse praktijk wijst uit dat de vrije markt dit soort praktijken voortdurend mogelijk maakt. Hoewel iedere binnenvaart-ondernemer donders goed weet dat hij vaak te weinig besomt, gaat men veelal toch akkoord met slechte voorwaarden en desastreuze vrachten. De hamvraag is nu natuurlijk hoe wij dit ooit nog ten goede kunnen keren. Het is te goedkoop te zeggen dat men dan maar wat meer geduld moet betrachten bij het aannemen van een reis. Uiteraard is enige terughoudendheid af en toe wel eens goed voor een betere vracht. Maar vaak ook word je afgestraft met enkele dagen of zelfs weken lege tijd, waarin je wel gezellig je sociale leven op peil houdt, maar de inkomsten te wensen overlaten. En met alle gestegen kosten - denk aan verzekeringen, werven, levensonderhoud, enzovoorts- houden de meesten van ons dat niet al te lang vol. Alle onderzoeken en statistieken over kostprijzen baten niet. We moeten uitkijken niet de underdog te gaan spelen, want we laten het zelf allemaal toe en ik ben de eerste die toegeeft dat het bij ons ook zo werkt. Het enige wat echt helpt, is onderlinge solidariteit. Ook dat is een oud liedje, maar zolang wettelijke maatregelen ontbreken, zullen wij alleen betere voorwaarden kunnen afdwingen als we ons niet voortdurend tegen elkaar laten uitspelen. Samenwerkingsverbanden zouden in deze context een goed middel kunnen zijn, maar de praktijk wijst uit dat ook zij niet opgewassen zijn tegen de grote marktmachten en gedwongen worden mee te doen aan de neerwaartse spiraal, die we al jarenlang kennen. Het zou mij niet verbazen als binnen bepaalde tijd de onvrede zo groot wordt, dat er weer een schreeuw om maatregelen ontstaat. De kortetermijnvisie van onze klanten, die liever vandaag een kwartje besparen dan morgen een kwalitatief goede gedifferentieerde vloot beschikbaar

hebben, noopt ons misschien tot handelingen die we eigenlijk liever niet verrichten. Als de vrije markt betekent dat het ene schip drie keer uit dezelfde zeeboot laadt, terwijl een ander nauwelijks aan de reis kan komen, is de vrije markt een a-sociaal instrument en in die zin mislukt. Uiteraard kun je nog discussiëren over het feit of sociaal en bedrijfsvoering elkaar niet bijten. Maar ik denk dat in onze bedrijven, waar gezinsleven, werk en wonen zo dicht bij elkaar liggen, het sociale aspect zeker een groot punt van aandacht moet zijn.

Laten we hopen dat het gezonde verstand zegeviert.

## TopTip

**MELDING ZIEKENFONDS - UWV geeft voortaan de ziekmeldingen van werknemers door aan de ziekenfondsen. Dit scheelt ongeveer 10 miljoen 'verzekeringsverklaringen werkgever' per jaar. Toch moet in enkele situaties, bijvoorbeeld bij loongrensoverschrijding, de werkgever nog wel rechtstreeks een melding aan het ziekenfonds doen. Hij dient de relevante wijzigingen via de Melding Sociale Verzekering (MSV) of de periodieke loonopgave (PLO) snel en volledig aan UWV te melden. Bovendien is het belangrijk dat de werkgever zijn werknemers informeert over het ingaan of beëindigen van de ziekenfondsverzekering en over de rechten en plichten die daaraan verbonden zijn. Meer informatie over de veranderingen voor de werkgever staat in de brochure 'Werkgever en Ziekenfonds' van het College voor Zorgverzekering. postbus 320, 1110AH Diemen, tel. 020 7978 933, site [www.cvz.nl](http://www.cvz.nl)**

# Van het secretariaat

door Henk van der Velde, secretaris CBOB

**RIS/AIS** - Elders in dit nummer wordt een uiteenzetting gegeven over de mogelijkheden van RIS (River Information System). Nederland wil komend halfjaar trachten als voorzitter van de EEG dit systeem internationaal te implementeren.

Ontegengesteld zijn er op het gebied van (nautische) veiligheid, efficiencyverbeteringen op het gebied van ladingdocumentatie door vlotter dataverkeer en informatie van overheid naar ondernemer en omgekeerd, grote voordelen te behalen, vooropgesteld dat de data-verbindingen zelf betrouwbaarder, toegankelijker, sneller en -natuurlijk- goedkoper worden.

Een element echter dat daarbij steeds nadrukkelijk wordt gepropageerd door een aantal partijen, is de invoering van AIS, Automatic Identification System. Dit systeem bestaat uit een zender die continu de identificatiegegevens van het schip uitzendt, plus positie, koers, bestemming en nog een paar zaken. Volgens de voorstanders bevordert dit de veiligheid omdat deze gegevens worden getoond op het radarbeeld en/of elektronische kaart van schepen in de buurt, waarmee dan direct duidelijk wordt met wie je te maken hebt. Voor verkeersposten is dit handig omdat de gegevens dan niet meer apart via de marifoon hoeven te worden doorgegeven, misverstanden uitgesloten; elk schip kan vanaf de wal en andere schepen actief getraceerd en gevolgd worden. In de zeevaart is dit systeem al verplicht voor schepen groter dan 300 GT. Voor de binnenvaart heeft Oostenrijk (sterk voorstander) het plan opgevat om hiermee tests te gaan uitvoeren op het Oostenrijkse gedeelte van de Donau.

Naar mijn mening voegt dit systeem niets toe aan nautische of andere veiligheid. Integendeel, je radarscherm of elektronische kaart staat vol met gegevens van allerlei schepen, zeker op een druk vaarwater of in een

zeehaven als Rotterdam. Dat leidt af, geeft een overkill aan informatie en bevreemdt hoogstens de nieuwsgierigheid. Iedereen met een geschikte AIS-ontvanger kan overigens de gegevens van elk langsvarend schip ontvangen en dan gaan we nog niet eens uit van kwaadwillendheid. Bovendien komt er weer een apparaat bij het toch al omvangrijke instrumentarium.

Ik vind dit voor de binnenvaart absoluut niet noodzakelijk. Tracking & Tracing is ook mogelijk met de huidige apparatuur, die vaak al aan boord is -GPS-GSM/internet/sms/et cetera- en daarbij kan heel selectief worden ingesteld wie toegang heeft tot die gegevens. Het lijkt me niet wenselijk dat Jan en alleman deze gegevens kan ontvangen, ge- of misbruiken. Daar willen we toch minstens zelf over kunnen beslissen.

**Overleden** - Op 10 juni Jacob (Jaco) Lensen, ms Novalis, in de leeftijd van 50 jaar; e.v. Corrie Lensen-Verschoor. Corr.adres Dr. B.J. Buurmanstraat 10, 3433 AP Nieuwegein.

Op 14 juni mevrouw A. M. Fontijn, ms Servio, in de leeftijd van 59 jaar; e.v. W. Fontijn. Postbus 863, 3300 AW Dordrecht.

**Ondernemen** - Sinds de maand juni krijgt elk CBOB-lid het blad Ondernemen van MKB-Nederland. Zeker zo'n eerst keer kan de verzending nog wel eens haperen. Mocht u het blad niet ontvangen hebben of mankeert er anderszins wat aan de verzending, geeft u dat dan even aan ons door?

**Rectificatie** - In de extra uitgave van Voortvarend is in de advertentie van onze sponsor De Haas Dieselmotoren een foutief telefoonnummer vermeld. Het moet zijn: 010 591 26 11.

# Gewapend om goed te doen

*Hij bekleedde zich met gerechtigheid als met een pantser en de helm van het heil was op zijn hoofd.*

Jesaja 59:17

*Met deze regel van de profet Jesaja besluiten we een serie overdenkingen over het boeiende hoofdstuk 59 uit zijn boek. Wie het nog eens doorleest, kan alleen maar concluderen, dat profeten moedige mensen zijn. Zij durven dingen te zeggen, die niet leuk zijn om te horen.*

*Het opmerkelijke is hier, dat het om de wapenrusting van God gaat. In het Nieuwe Testament wordt geloven vergeleken met het dragen van een wapenrusting en dan gaat het dus om ons als mensen. Maar hier gaat het over God als iemand, die tegen ons moet vechten, opdat het goede geschieden kan. Dat is vreemd, want in plaats van tegenstanders zouden wij toch Gods bondgenoten horen te zijn?*

*De mensengeschiedenis is een opeenstapeling van mislukkingen. Het recht wordt teruggedrongen en de gerechtigheid blijft verre staan, want de waarheid struikelt op het plein en oprechtheid vindt geen ingang. Zo verwoordt Jesaja in Gods naam de wantoestand in de wereld. Als je dat hoort, zou je gaan denken, dat het nooit meer iets kan worden in deze wereld.*

*Toch is dat niet het geval, want Jesaja tekent God als een vechter. Hij wapent zich met een pantser. Zo kan niets zijn hart, dat het goede wil, vernietigen. Geen giftige pijl kan dat liefhebbende hart stilleggen. Zijn hoofd beschermt Hij met de helm van het heil. Geen aanval kan ooit een einde maken aan zijn denken, dat enkel en alleen op vrede is gericht.*

*Als wij falen in onze strijd voor gerechtigheid, lijkt het wel, of de Heer nog feller gaat strijden. Niets kan Hem van zijn toekomstplannen afbrengen. Hij is hard van wil tot heil. Misschien iets om aan te denken, als we deze zomer in een museum zo'n oude wapenrusting tegenkomen?*

Ds 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**