

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 5 - NUMMER 12 - DECEMBER 2003

*Kantoor Binnenvaart  
start coachingproject*

*Meer mogelijkheden  
voor lichtmatrozen*

*Vervoer over water  
onder de politieloop*

*Invaren Haften bij  
hoogwater knap lastig*



**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  
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

Dineke Sonderen  
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 2003:

€ 75,80 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  
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:

Zou het een witte kerst worden dit  
jaar? Voor de foto leuk, maar de  
meeste schippers kunnen het missen  
als kiespijn. Niet dat de binnenvaart  
dan stilvalt. Maar prettig is het niet,  
die gladheid aan dek en die kou. Nou  
vooruit dan, alleen rond de feestda-  
gen. Dan wordt er toch amper gevaren.  
(Foto Delta Desk)

## Meer lichtmatrozen in de binnenvaart 7 en 8

## Vervoer over water onder de politieloop 9 en 10

## 'Vreemde eendjes zoeken veilige haven' 12 en 13

## rubrieken

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

|  |    |
|--|----|
| KB begint met coachingproject                      | 4  |
| Effe Dubbel  | 5  |
| Verhoogd liggeldregels in binnen- en<br>buitenland | 6  |
| Meer lichtmatrozen                                 | 7  |
| Unit TMC van de Waterpolitie                       | 9  |
| LOVT-protest in Den Haag                           | 12 |
| Reïntegratie na ziekte ondernemer                  | 14 |
| Tewerkstellingsvergunning overbodig?               | 14 |
| RvTV over ongelukkige<br>invaart Haften            | 15 |
| BVB: Met beter imago meer markt                    | 17 |
| Loop eens binnen op<br>Telematicadag 2003          | 18 |
| Geruchten over tekenen<br>voor containerzegels     | 19 |
| Regels voor BTW (3)                                | 20 |
| BBW wil vaarwegen op Wad niet kwijt                | 21 |
| ABRI over nieuw belastingstelsel                   | 22 |
| Kerstpakket kan nog onbelast                       | 22 |
| Motie voor vaarwegonderhoud<br>aangenomen          | 23 |
| Vraag en Antwoord                                  | 23 |
| Artikelenindex                                     |    |
| Magazine Binnenvaart 2003                          | 26 |

# Kantoor Binnenvaart begint coachingproject

*Maak beginnende of 'vreemde' buurman wegwijs in de markt*

door Jan Veldman

**Hoe ziet u uw buurman? Als collega of als concurrent? 'Conculega' wordt er nog wel eens gezegd. Een woord dat niet voorkomt in mijn Dikke van Dale. Maar wat wilt u zijn voor uw buurman? Waar hebben hij en u het meest aan? Collega of concurrent? Voor degenen die voor collega kiezen, heeft Kantoor Binnenvaart een plan ontwikkeld, waarvan we denken dat zowel u als uw buurman er wel bij vaart. Het plan is niet nieuw, wel de wijze waarop we het ten uitvoer willen brengen.**

In het magazine 5 van september 2003 schreven we over de mogelijkheden en onmogelijkheden van samenwerken in de binnenvaart. De reacties daarop waren verschillend. Varieërend van: 'Goed dat er aandacht voor is' tot 'Verspilde energie; met schippers is toch niks te beginnen'. Dit laatste is nogal generaliserend. Wij delen die mening dan ook niet. We zijn er namelijk van overtuigd dat er voldoende collega's zijn die bereid zijn anderen te helpen.

## ■ Ondersteuning

Wat is precies de bedoeling?

De binnenvaartmarkt is behoorlijk gevarieerd. Rijnvaart, Noord-Zuid, kanaal, Noord-Duitsland, Donau, binnenlands. Elke markt heeft zo zijn eigen kenmerken en kosten. Iedereen komt wel eens ergens voor het eerst of is er gedurende langere tijd niet geweest. Andere collega's zijn juist weer goed in die markt bekend. Vaak hoor je de klacht: 'En toen was er weer zo'n vreemde die niet wist dat...'. Vult u maar verder in. Soms betreft het beginnende binnenvaartondernemers, of mensen die zijn overgestapt uit een andere sector. Of ondernemers die een groter schip hebben gekocht en daardoor een ander vaargebied bestrijken. Het is dan fijn om ondersteuning te krijgen van iemand die je over die markt kan informeren.

Dat kan veel ongenoegen en zelfs ongelukken voorkomen. Bovendien heeft de 'coach' er zelf ook iets aan. Zijn markt wordt dan niet langer verpest door een outsider die nergens van weet.

## ■ Bereid te helpen

Om dit coachingproject op te zetten, vraagt Kantoor Binnenvaart uw hulp. Wij zoeken varende ondernemers die een bepaalde markt goed kennen en die bereid zijn collega's te helpen die daar vragen over hebben. Er kan een selectie worden gemaakt naar vaargebied, scheepsgrootte, etc. Wilt u als coach fungeren voor bepaalde vaargebieden? Meldt u dan aan. U kunt ons helpen door op te geven in welk vaargebied u

goed bekend bent. Verder graag vermelding van uw scheepsgrootte, uw telefoon- en faxnummer(s) en eventueel het e-mailadres waarop u bereikbaar bent. Kantoor Binnenvaart zal uw gegevens registreren en een lijst bijhouden van de deelnemers. Die wordt toegestuurd aan schippers die een beroep doen op deze hulp. Zij kunnen dan contact met u opnemen.

*Als u nog opmerkingen of aanvullingen hebt om dit idee verder uit te werken, horen wij dat graag. Uw kunt uw opmerkingen - en natuurlijk ook uw aanmelding - sturen naar Kantoor Binnenvaart, Vasteland 12c, 3011 BL Rotterdam. E-mailadres: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org) onder vermelding van coachingproject.*

## Verzoek om Informatie

**Kopieer of knip de bon uit en stuur hem in een ongefrankeerde envelop naar:**  
**Kantoor Binnenvaart**  
**Antwoordnummer 3067**  
**3000 WB Rotterdam**  
**Telefoon: 010-2060600 Fax: 010-4147584**  
**E-mail: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)**

O Ja ik wil mij aansluiten bij een van de deelnemende organisaties van Kantoor Binnenvaart. Stuur mij informatie over het lidmaatschap van:

- CBOB
- ONS
- RKSB St. Nicolaas
- VBR (België)
- O Bond van Eigenschippers (België)

O Ik wil meer weten over de mogelijkheden van een servicecontract bij Kantoor Binnenvaart.

O Ik ben geïnteresseerd in de bedrijfstak en wil een jaarabonnement op het Magazine Binnenvaart.

O Ik wil meer weten over de mogelijkheden van adverteren, stuur mij informatie.

\* Leden van de deelnemende organisaties en servicecontractanten van Kantoor Binnenvaart ontvangen het Magazine Binnenvaart gratis.

Naam:  
Scheepsnaam:  
Contactpersoon:  
Bedrijfsnaam:

Adres:  
Postcode:

Plaats:

# Wantoestand voor de rechter

door Jos Hoffmann

**Een belangrijke sector van de containervaart is recent onderwerp geweest van een diepgaand strafrechtelijk onderzoek. In de binnenvaart komt dat weinig voor. Het betrof het feederverkeer tussen Antwerpen en Rotterdam, dat met een stroom van inmiddels meer dan een miljoen TEU per jaar een slagaderfunctie voor beide zeehavens vervult. Volgens het Openbaar Ministerie is hier de vervoerswetgeving, en dan speciaal die voor het transport van gevaarlijke stoffen, stelselmatig en op dusdanig grove wijze aan de laars gelapt, dat de veiligheid van veel mensen en het milieu ernstig in gevaar zijn gebracht.**

Justitie neemt de zaak zo hoog op, dat tijdens het onderzoek zelfs de directeuren en planners van de drie bevrachtingspartners in het Barge Planning Centre in Sliedrecht zijn gearresteerd. Net als vier gezagvoerders van container-feederscheperen worden zij verantwoordelijk gehouden voor de wanpraktijken, die de zwaarte van misdrijven hebben. Bovendien wordt de BPC-verdachten misbruik van gezag jegens de vier schippers verweten. Ook dat is een misdrijf.

Het onderzoek was toegespitst op vier feedertransporten met voor het BPC varende schepen, die bij politiecontroles in april en mei van Antwerpen naar Rotterdam onderweg bleken te zijn met tal van containers –waarvan de nodige geladen met gevaarlijke stoffen– waarvan geen enkel vervoersdocument aan boord was. Plus een stel waarvan de wel aanwezige documenten de (ook weer vaak gevaarlijke) lading niet dekten. Het is evenwel een publiek geheim, dat dit slechts topjes van de ijsberg zijn. Met de papieren die volgens de wet elk vervoer moeten begeleiden, is het in het varend containerverkeer tussen Antwerpen en Rotterdam al jaren een puinhoop. Het is het dan ook goed en terecht dat Justitie eindelijk hard ingrijpt en de verantwoordelijken voor de rechter brengt. Iedere vervoerder moet aan de

transportwetgeving voldoen, dus ook deze verdachten. De economische verhoudingen vereisen dat, maar zeker ook de veiligheid van mensen en het belang van het milieu. Als die op ontoelaatbare wijze in het gedrang worden gebracht, behoren sancties te worden getroffen. Dat gebeurde in dit verkeer ook nog eens willens en wetens, jaren achtereen. Bij het onderzoek is gebleken dat daar, behalve een grote druk van tijd en geld, vooral ook een spel van afschrijven van verantwoordelijkheid achter zat. Partijen wijzen om het hardst naar elkaar: zeereders, terminals, bevrachters en schippers, allemaal vinden ze dat de anderen moeten zorgen dat bij de containers de juiste documenten aanwezig zijn. Omdat dat blijkbaar uit de wetgeving ook niet zonneklaar blijkt, heeft de waterpolitie het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd daar voor het proces-verbaal definitieve uitspraken over te doen.

Ongetwijfeld nuttig voer voor juristen, maar het moest natuurlijk gewoon niet nodig zijn. Het Barge Planning Centre heeft niet alleen de (betaalde) taak ervoor te zorgen dat de papierwinkel in orde is voordat een schip gaat varen, maar ook de morele plicht en verantwoordelijkheid. Zo'n bedrijf moet het gewoon niet op z'n geweten willen hebben dat de schippers en bemanningen van zowel de huurscheperen als de buurscheperen, de omwonenden van vaarwegen en hulpverleners in hun korte broek komen te staan of erger overkomt, doordat bij een calamiteit de gevaren van de vervoerde containerladingen niet bekend zijn en dus niet de juiste beslissingen over bijvoorbeeld evacuatie of de wijze van blussen genomen kunnen worden.

Tijdsdruk, financiële belangen, drukte op terminals of te weinig medewerking van de zeereders zijn geen geldige excuses. In het begin van dit feederverkeer, twintig jaar geleden, konden aanloopmoeilijkheden en kinderziektes nog een rol spelen. Maar tegenwoordig gaan documenten digitaal binnen seconden

de wereld over, oneindig veel sneller dan een containerschip ooit kan laden of varen. Als de bevrachter er dan niet voor kan zorgen dat die documenten tijdig, correct en compleet aan boord zijn, zodat het transport verantwoord kan worden uitgevoerd, hoort hij domweg in dit verkeer niet thuis.

Eigenlijk geldt hetzelfde voor de vervoerders. Zij hebben de verantwoordelijkheid niet te gaan varen zolang niet alle verplichte documenten aan boord zijn. De vier schippers moeten dan ook niet voor niets voor de rechter verschijnen. Maar uit het onderzoek is een verzachtende omstandigheid gebleken: dwang. Het BPC heeft volgens Justitie misbruik van gezag gemaakt door tegenspuiterende schippers te verplichten toch de reis te maken. In binnenvaartverband is het interessant dat dit zware artikel uit het Wetboek van Strafrecht in het geding wordt gebracht. Wellicht levert het een uitspraak op waar andere schippers ook wat mee kunnen. Bijvoorbeeld de tankereigenaar die op straffe van uitsluiting worden gedwongen aan terminals te liegen op de ADNR-checklist. Of schippers die financieel zodanig aan een bevrachter gebonden zijn, dat ze niet anders kunnen dan voor elke opgedrongen vrachtprijs te varen. En niet te vergeten al diegenen die, ook buiten de containervaart, zonder charter op pad worden gestuurd.

In deze zaak past ook een kanttekening bij de verantwoordelijkheid van het OM. Dat heeft de wantoestand in dit containervervoer alsmaar gedoogd. Overtredingen werden altijd afgedaan met boetes of schikkingen. En Justitie in Middelburg pakte een paar jaar geleden na een schriftelijke dreiging met ingrijpen niet door, maar liet de oren hangen naar beterschap belovende bevrachters. Het OM heeft dus bewust de risico's laten bestaan, die het de verdachten nu aanwrijft. Het moet niet verbazen wanneer de verdediging zal proberen dat voor de rechtbank uit te buiten.

# Bepalingen over 'verhoogd liggeld' in binnen- en buitenland

door Gerard Kester

**Op grond van de regelingen en wetgevingen in de verschillende binnenvaartlanden is het mogelijk om na een bepaalde lig- of overligtijd een extra vergoeding te vragen. Onderstaand een toelichting op wat in de volksmond 'verhoogd liggeld' heet voor Nederland, België en Duitsland.**

## ■ Nederland

In de Nederlandse wet zijn twee bepalingen van belang. Artikel 931 lid 4 zegt: 'Bepaalt de vervoerovereenkomst overliggeld, doch niet de overligtijd, dan wordt deze tijd vastgesteld op vier opeenvolgende dagen of, als op de ligplek een ander aantal gebruikelijk is, op dit aantal'. De conclusie is dat gebruikelijk vier overligdagen ter beschikking gesteld moeten worden tegen het overeengekomen tarief. Dat is over het algemeen het wettelijk tarief. De vier overligdagen worden de bedongen overligtijd genoemd.

Vervolgens is in artikel 932 bepaald dat indien de belading of lossing langer duurt dan de laad- of lostijd en bedongen overligtijd, de vervoerder recht heeft op een schadevergoeding. Over de hoogte van de schadevergoeding is alleen bepaald dat deze niet lager is dan het overliggeld. De vervoerder dient aan te geven wat zijn schade is. In het algemeen kan men zich dan richten naar hetgeen men gemiddeld met varen verdient.

Het 'verhoogd liggeld' onder de bepalingen van de Nederlandse wet is dus heel goed mogelijk. In de praktijk wordt dit veelvuldig gevraagd en gekregen. Dat is ook logisch, want zoals ook uit de kostprijberekeningen blijkt, is het wettelijke overliggeld in Nederland veel te laag.

Voor het vervoer binnen Nederland en naar België worden nog veelvuldig de Bevrachtingsvoorwaarden 1991 overeengekomen. In de BV 1991 is het aantal bedongen overligdagen op acht gesteld; daarna kan ook een verhoging worden

overeengekomen. Bij geschil over de hoogte is er nog een weinig praktische en gebruikte arbitrage mogelijk: de vervoerder is bevoegd zich te wenden tot de voorzitter van de Kamer van Koophandel. Die wijst vervolgens een of meer deskundigen aan voor het geven van een bindend advies over de hoogte van het extra overliggeld.

Het Nederlands binnenvaartrecht is op al deze punten geen dwingend recht. Het staat partijen zodoende vrij om andere laad- en lostijden en een hoger overliggeld af te spreken. In de praktijk gebeurt dat in het gewone internationale vervoer van droge lading weinig. Het verdient aanbeveling de verhoging c.q. schadevergoeding tijdig en schriftelijk aan te vragen. Tijdig is dan uiteraard binnen de vier overligdagen. Zonodig kan Kantoor Binnenvaart de leden en contractanten een standaardtekst verstrekken.

## ■ België

In België is de verhoging bij wet bepaald. In artikel 26 van de Wet op de Rivierbevrachting staat het heel duidelijk: Bij het verstrijken van een liggeld waarvan de duur gelijk staat met de laad- of lostermijn, mag de schipper overliggeld eisen. Het overliggeld is het liggeld verhoogd met vijftig procent. De schipper mag het eisen, hij hoeft dat niet te doen. Maar als hij het eist, moet de afzender of ontvanger dat ook betalen. In België is dat inmiddels een dermate algemeen aanvaard gegeven, dat de vijftig procent verhoging ook al zonder aanschrijven van de schipper wordt betaald.

Toch is het verstandig van de schipper om de afzender of ontvanger kenbaar te maken dat hij de verhoging wenst. Om puur formele redenen zou deze er anders onderuit kunnen komen.

## ■ Duitsland

Eerst het oude vervoersrecht, het Binn

enschiffahrtsgesetz, dat tot 1 juli 1998 in Duitsland van kracht was. In vrijwel alle gevallen, en zeker in het internationale vervoer, wordt dat nog op charter overeengekomen. Met andere woorden: als op charter staat lostijd/ overliggeld FTB 93 of wet 1994, is het volgende bij lossing van toepassing.

In artikel 49 van het Binnenschiffahrtsgesetz is bepaald dat de vervoerder naast het liggeld recht heeft op een schadevergoeding. In artikel 50 is bepaald dat dit eveneens het geval is na afloop van de eventueel bedongen overligtijd. Men moet ervan uitgaan dat als er een tarief voor het overliggeld is afgesproken (FTB 93 of wet 1994) er eveneens een overligtijd tegen dat tarief is afgesproken. Artikel 50 schrijft vervolgens voor dat de overligtijd in principe gelijk is aan de lostijd (met een maximum van zeven werkdagen). Dus heeft men drie losdagen, dan is de overligtijd ook drie dagen; daarna kan de vervoerder aanspraak maken op een aanvullende schadevergoeding.

Over de hoogte van de schadevergoeding is niets bepaald. Dat zal in elk individueel geval anders zijn, zoals ook voor lang niet alle tonnagesklassen het overliggeldtarief van FTB 93 of wet 1994 nog aansluit bij de dagverdiensten van die schepen.

Bij belading gelden de bovenstaande bepalingen niet en moet de vervoerder in principe een overligtijd van zeven werkdagen toestaan.

## TopTip

**SCHUTTIDEN FLEVLAND - Van 1 november 2003 tot 1 april 2004 zijn de sluitijden van de Noordersluis, Zuidersluis en Vaartsluis van 06.00 tot 12.30 uur en van 13.30 tot 18.00 uur. Op aanvraag is schutten tussen 18.00 en 22.00 uur mogelijk, mits het verzoek voor 18.00 uur is gedaan.**

# Meer lichtmatrozen aan de slag in de binnenvaart

*Werving schoolverlaters verbeterd en bemanningsvoorschriften aangepast*

door Jan Veldman

**Al jaren gaan er te weinig schoolverlaters aan de slag in de binnenvaart. Onderzoek heeft aan het licht gebracht dat onbekendheid met de binnenvaart en de beperkte mogelijkheden in de bemanningsvoorschriften om leerling-matrozen te plaatsen daar de belangrijkste oorzaken van zijn. De eerste oorzaak deed de sociaal-economische organisaties besluiten een onderwijscoördinator voor de binnenvaart aan te stellen, met als voornaamste opdracht meer leerlingen te interesseren voor de binnenvaart. De tweede oorzaak was een belangrijke reden om de bemanningsvoorschriften te herzien. Omdat deze herziening kennelijk nog niet bij iedereen bekend is, zetten we de wijzigingen - voor zover het de lichtmatrozen betreft - nog maar eens op een rij.**

In het ROSR hoofdstuk 23 kwamen twee types lichtmatrozen voor, die volgens de bemanningstabel geheel gelijkwaardig ingezet konden worden: de deksman en de scheepsjongen. Voor beide functies was geen vooropleiding vereist. Wie een erkende opleiding voor matroos ging volgen werd scheepsjongen genoemd; anders was je deksman. Het voordeel van het scheepsjongentraject was dat je sneller matroos werd, en daar is wel veel vraag naar. Het was echter een probleem om een plaats te vinden als lichtmatroos. De bemanningstabel bood maar enkele mogelijkheden, en dan ook nog in weinig gebruikte vaarwijzen. Op deze manier werd de instroom van jonge krachten belemmerd.

## ■ Wijzigingen

Na goed overleg tussen overheid en bedrijfsleven werd op 1 juli 2002 een groot aantal wijzigingen in de bemanningstabel en de bijbehorende voorschriften ingevoerd. Voor het grootste deel zijn die gericht op het scheppen



*Dankzij meer wervingsinspanningen en aanpassing van de bemanningsvoorschriften, gaan er meer schoolverlaters als lichtmatroos aan de slag in de binnenvaart. (Foto DeltaDesk)*

van meer leerlingplaatsen. Daarvoor werd in de eerste plaats de benaming gewijzigd. Voortaan heet iemand die een opleiding voor matroos volgt lichtmatroos. De naam scheepsjongen is vervallen. Wie geen opleiding volgt blijft deksman heten, maar voor deze rang is minder plaats in de bemanningstabel. Voor de nieuwe lichtmatroos werd wel

meer ruimte in de bemanningstabel geschapen. Het uitgangspunt daarbij was dat, als er naast de schipper een tweede ervaren bemanningslid aan boord was, de derde in een ploeg een leerling kon zijn. Daarenboven mag elke matroos worden vervangen door een

*(Vervolg op volgende pagina)*

(Vervolg van vorige pagina)

lichtmatroos die 17 jaar of ouder is, in het derde leerjaar zit en een jaar vaartijd in de binnenvaart heeft. Het invoeren van een tweede uitrustingsstandaard maakte het mogelijk meer variatie in de bemanningsvoorschriften aan te brengen. Bovendien werden alternatieven in dezelfde groep en vaarwijze mogelijk. Die nieuwe uitrustingsstandaard betekent dat op alleen- of gekoppeld varende motorschepen als extra een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie aanwezig moet zijn. Als er wordt geduwd, kunnen in plaats van een voorin de eenheid geplaatste boegschroef ook hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren gelden als voorwaarde voor deze bemanningsvariant. In de tabel heeft dit geleid tot een standaard genaamd S1 voor de oude uitrustingsseisen en S2 voor de oude uitrustingsseisen plus de nieuwe uitrustingsseisen. Een en ander heeft geleid tot meerdere mogelijkheden. Vooral voor hen die voldoen aan de S2 variant, en dat is het overgrote deel van de vloot.

### ■ Tot 70 meter

In de kleinste categorie tot 70 meter is er niet zoveel veranderd. Dagvaart van 14 uur, A1-vaart genoemd, en A2-vaart van 18 uur kennen alleen standaard S1. In de A1-vaart is een schipper met een matroos vereist. In de A2-vaart zijn twee schippers nodig. Voor de B-vaart van 24 uur is er wel variatie. Standaard S1 vergt twee schippers, een matroos en een lichtmatroos of deksman. In standaard S2 zijn dat twee schippers en twee lichtmatrozen. Van deze lichtmatrozen moet er eentje minstens achttien jaar zijn en ook mag er een (dezelfde of de andere) deksman zijn.

### ■ 70 tot 86 meter

In de categorie 70 tot 86 meter is er meer variatie. In de A1-vaart zijn onder S1 twee mogelijkheden: een schipper en een volmatroos, of een schipper, een matroos en een lichtmatroos. Onder S2 zijn een schipper, een matroos en een lichtmatroos voorgeschreven. Deze lichtmatroos hoeft tijdens zijn schoolperiode van maximaal drie maanden per jaar niet vervangen te worden. Dan

mag er dus met een schipper en een matroos worden gevaren.

De A2-vaart kent alleen een S1-variant, waarin twee schippers en een lichtmatroos worden gevraagd. Deze lichtmatroos mag worden vervangen door een deksman.

In de B-vaart onder S1 zijn twee schippers en twee matrozen vereist. Voor S2 geldt in de B-vaart het voorschrift van twee schippers, een matroos en een lichtmatroos.

### ■ Groter dan 86 meter

In deze categorie bestaan meerdere varianten. In de A1-vaart onder S1 zijn een schipper, een stuurman en een matroos voorgeschreven. Als tweede mogelijkheid mag deze matroos worden vervangen door twee lichtmatrozen, die weer om beurten tijdens een schoolperiode van maximaal drie maanden per jaar niet vervangen hoeven te worden. Onder S2 is een bemanning van een schipper, een stuurman en een lichtmatroos voorgeschreven.

In de A2-vaart zijn onder S1 twee schippers, een matroos en een lichtmatroos voorgeschreven. Deze lichtmatroos mag worden vervangen door een deksman. Onder S2 bestaat de minimumbemanning uit twee schippers en twee lichtmatrozen, waarvan een mag worden vervangen door een deksman.

In de B-vaart zijn onder S1 twee schippers, een stuurman en twee matrozen vereist. Als deze stuurman een patent heeft, mag een matroos vervallen. Onder S2 staan twee schippers, een stuurman, een matroos en een lichtmatroos voorgeschreven.

### ■ Koppverbanden

Voor de samenstellen geldt dat de eerste drie categorieën gelijk zijn aan de drie categorieën van de motorschepen.

Voor categorie 4 (duwboot met twee bakken of motorschip met bak) zijn in de A1-vaart naast de schipper en stuurman onder S1 een matroos en een lichtmatroos en onder S2 twee lichtmatrozen voorgeschreven. Onder beide standaarden mag een lichtmatroos worden vervangen door een deksman. Voor de A2-vaart zijn onder S1 twee schippers, twee matrozen en een lichtmatroos en onder S2 twee schippers, een volmatroos en twee lichtmatrozen

vereist. Ook hier geldt voor zowel S1 als S2 dat een lichtmatroos mag worden vervangen door een deksman.

Voor de B-vaart zijn vier mogelijkheden. Onder S1 twee schippers, een stuurman, twee matrozen en een machinist of matroos-motordrijver. Die laatste mag vervallen als de stuurman patent heeft. Onder S2 twee schippers, een stuurman, een volmatroos, een lichtmatroos en een machinist of matroos-motordrijver. Ook die laatste mag vervallen als de stuurman patent heeft.

Wie er nog een tot vier bakken bij pakt, vindt in de tabel de diverse mogelijkheden. Daarbij vraagt één punt aandacht: de lichtmatrozen in de A1-vaart onder S1 mogen om beurten tijdens een schoolperiode van maximaal drie maanden per jaar zonder vervanging van boord.

### ■ Vaartijdenwet

Voor een reis die niet van of naar het ROSR-gebied (het Rijnstroomgebied) gaat, geldt in Nederland de Vaartijdenwet. Die is inmiddels aangepast aan het ROSR. Alleen zijn er nog vrijstellings- en ontheffingsbepalingen van kracht, zoals de alleenvaarregering tot 55 meter. Voor schepen langer dan 86 meter en koppverbanden categorie 3 geldt hier ook nog dat zij onder strenge voorwaarden in de A1-vaart alleen met schipper en stuurman mogen varen. Tijdens zo'n reis mag dus de lichtmatroos van boord. Voor koppverbanden categorie 4 geldt hetzelfde. Daar bestaat de verlangde bemanning dus uit een schipper, stuurman en matroos (S1) of lichtmatroos (S2).

## TopTip

**DESINVESTERING** – Voor bedrijfsmiddelen waarvoor bij aanschaf investeringsaftrek is ontvangen, geldt dat bij verkoop binnen 5 jaar na aanvang van het kalenderjaar waarin de investering werd gedaan een desinvesteringbetaling aan de fiscus verschuldigd is. Ter voorkoming van deze bijtelling kan het wenselijk zijn de desinvestering even uit te stellen tot 2004.

# Vervoer over water onder de politieloop

Unit TMC spin in het web van informatiegestuurd opsporen

door Jos Hoffmann

**Binnen een paar maanden voert een varende patrouille van de waterpolitie aan boord van een bepaald schip enkele controles uit. Op het Intranet van het Korps Landelijke Politie Diensten, waar de politieboot op is aangesloten, was te lezen dat op dit schip al een paar keer overtredingen van de Vaartijdenwet waren geconstateerd. Maar bij deze controles zijn de vaar- en rusttijden en bemanningsnamen netjes ingevuld. Niks loos. De bevindingen worden in een Transport Controle Formulier vastgelegd en elektronisch doorgestuurd naar de unit Transport en Milieucontrole (TMC) van de Waterpolitie in Dordt. Deze formulieren bekijkend en vergelijkend, ziet daar een analist aan hun genoteerde unieke nummers dat op dit schip twee verschillende vaartijdenboeken worden gebruikt. Truc doorzien; schipper voor schut.**

‘Vroeger hadden we dat niet boven water gekregen. Leek aan boord van een schip alles in orde, dan werd van de controle niet eens een mutatie gemaakt. En was er wel iets loos, dan verdween zo’n formulier na afhandeling in een archief en werd er verder niet meer naar gekeken. Nu van elke controle, ongeacht het resultaat, een gedetailleerde centrale registratie wordt bijgehouden en onze specialisten van de operationele analyse al die processen-verbaal van bevinding bekijken en vergelijken, kunnen we zulke dingen wèl zien’, zegt Jan Kirpestein, hoofd van de unit TMC in Dordrecht.

## ■ Actieve marktverkenning

Binnen de Nederlandse politie-organisatie ligt de unit TMC Water met haar uitgebreide database (‘Na drie jaar de gegevens van zo’n 10.000 controles’) scheepslengten voor op andere KLPD-onderdelen en is ze de enige die er een afdeling operationele analyse op

nahoudt. Kirpestein: ‘Maar we maken school; er volgen er meer. Terecht, ben ik zo arrogant om te zeggen. Het is dan ook uniek wat we hier doen: dag in- dag uit nauwgezet de goederenstromen over water volgen, nader bekijken, vergelijken en zo nodig laten onderzoeken. Normaal worden goederenstroomanalyses ergens op een beleidsafdeling gemaakt; hier doen onze vakspecialisten dicht op de praktijk aan actieve marktverkenning. Hoe bewegen goederenstromen zich? Waar vandaan en waar naartoe? Wie zijn de verzenders, wie de ontvangers, wie de vervoerders? Gaat het verschepen correct, met alle benodigde vergunningen en voorgeschreven vervoersdocumenten als het gevaarlijke en milieustoffen en ladingen onder gas betreft? Zijn de afzender en bestemming vertrouwd? Is de reder of particuliere schipper in orde, ook met zijn schip? Of zijn er elementen waar we speciaal op moeten letten, criminele aspecten misschien?’ Het vervoer over water onder de politieloop.

De unit TMC Water is de spin in het web van IGO, informatiegestuurd opsporen. De Dienst Waterpolitie heeft een paar

jaar geleden voor deze andere wijze van opsporen gekozen, om met de 360 man die ze na opeenvolgende reorganisaties overhield zo effectief mogelijk te kunnen werken en om slagvaardig te kunnen inspelen op veranderingen als de groeiende containervaart, ICT-ontwikkelingen en de professionalisering van de binnenvaart.

‘Er doen zich op het water de laatste jaren minder incidenten voor waar politie bij moet zijn. Ook kan onze dienst met een gehalveerde bezetting ten opzichte van tien jaar geleden niet meer zo veel op het water zijn als vroeger. Bovendien leverden de controles steeds minder op, met name doordat ze niet gericht werden uitgevoerd, doordat er onvoldoende kennis aanwezig was en doordat er geen inzicht was in de transportstromen. De Waterpolitie kan al slechts 0,3 procent van alle scheepvaartbewegingen in Nederland controleren. Doe je dat dan ook nog eens ineffectief, dan hou je haast niks aan resultaat over. Daarom is de dienst vanaf ’99 een andere koers gaan varen’, zet Kirpestein uiteen.

*(Vervolg op volgende pagina)*

Unithoofd Jan Kirpestein van TMC en een van zijn milieuspecialisten bij een politieauto vol middelen om op schepen milieu- en gascontroles te kunnen doen. (Foto DeltaDesk)



(Vervolg van vorige pagina)

Dat betekent op het water veel meer doelgericht werken op basis van voorinformatie en met steun van specialisten op uiteenlopende vakgebieden. Daar is de landelijke unit TMC voor opgericht. Kirpestein: 'Hier zitten 24 dienders die gespecialiseerd zijn in gevaarlijke stoffen, milieustransporten en vervoer onder gas. Wij krijgen vanaf de Waterpolitievloot en via het Scheepvaart Controle Systeem ook van andere handhavingsdiensten uit controles en waarnemingen een schat aan informatie. Aan de hand daarvan maken onze specialisten de operationele analyses en worden in Driebergen de strategische analyses gemaakt. Dat levert risicoprofielen op, waaruit spreekt welke transportstromen, welke betrokken bedrijven, welke schepen en welke personen speciale politie-aandacht behoeven. Wij gebruiken die risicoprofielen om de Centrale Planning te instrueren over de gewenste inzet van de mensen en het materieel van de zes geografische units in het land. Zodoende zijn de politieboten op de juiste tijden op de juiste plaatsen en weten de collega's aan boord waar ze specifiek naar moeten kijken of zoeken. Dit in tegenstelling tot vroeger, toen de bootbemanningen meestal zelf uitmaakten waar ze heen zouden varen en vooral op gevoel en visuele waarneming besloten bepaalde schepen wel of niet te controleren. De pakkans is nu veel groter.'

## ■ Wezenlijke zaken

Jan Kirpestein realiseert zich best dat niet alle schippers dat toejuichen. 'Maar ik heb het dan niet over een toplicht of heklicht dat niet brandt. Dit gaat over wezenlijke zaken als veiligheid voor mens en milieu, naleving van nautische wet- en regelgeving en criminaliteitsbestrijding, waar de politie zich in opdracht van de samenleving, het bestuur en de branche mee bezig houdt. Een schipper heeft er toch, behalve uit veiligheidsoogpunt, ook als ondernemer belang bij dat zijn concurrenten zich aan de vaar- en rusttijden houden en de document-, bemannings- en technische verplichtingen op dezelfde wijze nakomen als hijzelf? Of dat de rotte appels uit de mand worden gehaald, die het imago van de hele branche schaden?' Het genoemde geval van het illegaal



TMC'ers gaan vaak mee met de varende bureaus om bij controles deskundige ondersteuning te geven. (Foto Waterpolitie)

hanteren van twee vaartijdenboeken op één schip is een voorbeeld van wat de nauwgezette informatieverzameling en -analyse bij de hedendaagse Waterpolitie aan het licht kan brengen. Een ander voorbeeld is de actuele zaak van het container-feederverkeer tussen Antwerpen en Rotterdam, waarin stelselmatig de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen aan de laars is gelapt, met alle veiligheids- en milieurisico's van dien. De Transportdatabase van de unit TMC bracht loepzuiver in beeld welke bevrachters en vervoerders de voornaamste boosdoeners waren en waar de Waterpolitie op welke tijdstippen moest zijn om de grootste kans te hebben de overtreders te betrappen. Informatie Gestuurd Opsporen in optima forma. Jan Kirpestein lepelt er nog een voorbeeld van op: 'Door de actieve marktverkenning kwam uit de operationele analyse van de bevindingen tijdens controles op diverse plaatsen in het land op schepen met vervuilde grond naar voren, dat de opdrachtgever daar telkens dezelfde schonegrondverklaring bij gebruikte. Zo'n verklaring is maar eenmaal voor één bepaalde partij geldig. Maar het verkrijgen kan door het dure laboratoriumonderzoek heel veel kosten, soms meer dan een ton. Deze meneer dacht zich met dat foefje een kapitaal te besparen. Ook deze sluikhandel en valsheid in geschrifte hadden we zonder de database en de analyse nooit ontdekt.'

De unit TMC is een landelijk werkende ondersteunende eenheid, die zelf geen boten heeft. Wel een paar auto's die vol zitten met milieu- en gascontroleappa-

atuur. Naast het bureauwerk dat ze aan de Buitenwalevest in Dordt doen, stappen de vakspecialisten bij de varende collega's van de geografische units aan boord als die behoefte hebben aan deskundige assistentie bij controles en bij strafrechtelijke onderzoeken.

## ■ Professionaliteit terug

Bij de geografische units is niet iedereen even gelukkig met de positie die de unit TMC zich binnen de Waterpolitie heeft weten te verwerven en de sturende rol die zij in toenemende mate speelt. 'Ik praat me nog steeds regelmatig de blaren op de tong als ik in het land collega's moet gaan overtuigen van het belang van de nieuwe manier van werken en de functie die TMC daarin heeft. Men is een deel van zijn vrijheid kwijt, dat besef ik best. Maar daarmee komt ook een stuk professionaliteit terug. Dat is het goede eraan', reageert Kirpestein.

'We hebben als dienst van de belastingbetaler dertig snelle en optimaal geoutilleerde varende bureaus van minimaal twee miljoen euro per stuk ter beschikking gekregen, de modernste politievloot van Europa. Plus allemaal een goed salaris. Dan mag en moet daar resultaat tegenover staan. Met informatiegestuurd opsporen behalen we meer concrete resultaten dan ooit. Daar is de samenleving goed mee, en de Waterpolitie zelf ook. Ik durf zelfs te stellen dat de oprichting en werking van TMC het voortbestaan van de dienst naar de toekomst toe mede heeft veiliggesteld.'

.....

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

# 'Vreemde eendjes zoeken

*Vlekkeloze manifestatie in Den Haag tegen bezuiniging op internaatsubsidies*

**De LOVT hield op 11 november in Den Haag een manifestatie om te protesteren tegen het voornemen van minister Hoogervorst van VWS om het komend jaar tien procent te bezuinigen op de internaatsubsidies. De demonstratie trok zo'n elfhonderd deelnemers, evenals grote belangstelling van de media. Ook verschillende politici, bij uitstek degenen die bereikt moesten worden, toonden serieuze interesse en lieten zich informeren.**

Rond een uur of tien arriveerden de bestuursleden van het LOVT en de leden van de werkgroep Red Het Internaat op het mistige Malieveld. Kort daarna werden ook het uitdeelmateriaal en de mee te voeren attributen aangevoerd. Censis BO bracht de badeendjes en het bed mee. De drie thema's waren immers: *bed, bad en brood*. De blikvanger, een grote gele badeend, kwam op een trailer mee uit Capelle. Verschillende instellingen hadden een bad meegebracht en Nijmegen een enorm brood.

Nadat alle deelnemers waren gearriveerd, werden alle attributen aan het begin van het Malieveld neergezet, de grote badeend vooraan als kopstuk. Iedereen kreeg groene ballonnen met adreskaartjes en klepperhandjes. De ordedienst was inmiddels uitgerust met megafoons en portofoons. Luid zingend en met een groot aantal spandoeken trok de stoet daarna naar het gebouw van de Tweede Kamer om de petitie aan te gaan bieden. Tijdens de tocht maakten de media ruimschoots van de gelegenheid gebruik om diverse mensen te interviewen over de problematiek. Ook op het plein voor het Kamergebouw stroomden fotografen en journalisten toe. Door het gezang en de opvallende attributen, trok de bonte stoet veel bekijks.

## ■ Politieke aandacht

Als plaatsvervangend voorzitter van de Vaste Kamercommissie van VWS nam SGP-kamerlid B. van der Vlies de petitie met ruim vierduizend handtekeningen in ontvangst. Hij werd hierbij vergezeld door diverse andere Kamerleden, onder wie Marjo van Dijken (PvdA), Agnes Kant (SP), Siem Buijs (CDA) en Hilbrand Nawijn (LPF). De politici lieten zich nogmaals informeren over de gevolgen van de voorgenomen bezuinigingen.

In antwoord op de manifestatie, de petitie en de speech van de voorzitter van het LOVT gaf men aan zich er terdege van bewust te zijn dat deze bezuinigingen grote gevolgen zullen hebben voor het gezinsbedrijf in de scheepvaart-, kermis- en circusbranche. En dat dit - gelet op de bijzondere opvang van onze kinderen - zeker hun politieke aandacht heeft. Na de toespraak lieten de kinderen de ballonnen los met de protestkaartjes eraan. Het is de bedoeling dat de vindsters deze kaartjes naar het ministerie van VWS sturen.

Na dit officiële gedeelte werden de honderden badeendjes en natuurlijk ook de grote moedereend te water gelaten in de Hofvijver. Het was een leuk gezicht, die grote gele badeend in de chique Hofvijver. De politie toonde zich na afloop zeer tevreden over het ordelijke verloop en de gemoedelijke sfeer.

Kort voor het drukken van dit magazine kwam het goede nieuws dat minister Hoogervorst de bezuiniging volgend jaar niet zal toepassen.

# veilige haven'

## Ook Zwolle was van de partij

door Karla Stavorinus, Zwolle

De opkomst voor de actie was een prachtig cadeau voor iedereen die hard heeft meegewerkt om dit alles voor elkaar te krijgen. Het was grandioos en geweldig.

Zwolle was met 350 personen vertegenwoordigd. Om 9.30 uur vertrokken we met vijf bussen en twee bestelbusjes. We reden in colonne richting Den Haag. In de bus was er een gezellige sfeer; er werden liedjes gezongen, druk gekletst en snoepjes uitgedeeld. In Den Haag aangekomen op het Malieveld, waren we blij verrast: Wauw! Zoveel mensen! Er waren veel kleurrijke spandoeken en opvallende attributen zoals de badkuipen op wielen, een ziekenhuisbed met een groot brood erop en een gigantische badeend. De pers was ook goed vertegenwoordigd. Een ploeg van het Jeugdjournaal was druk aan het filmen, foto's maken en interviewen. Ze hadden een groep kinderen van het internaat Dordt al vanaf 's ochtends vroeg gevolgd.

Na een uur wachten in de mist en de kou kregen we toestemming van de politie om onder begeleiding van politiemotoren naar het Binnenhof te lopen. Wat was de stoet lang. Iedere vreemde eend volgde de moedereend die aan de kop van de stoet werd voortgetrokken en we lieten flink van ons horen. Tijdens het lopen werden bekende wijsjes met aangepaste tekst gezongen, verder was er een trommelaar en ook werd er geblazen en flink met de klepperhandjes geklapperd. Elk kind droeg een groene ballon en dat viel goed op. De bonte stoet had dan ook veel bekijks.

Op het plein voor het parlamentsgebouw stelden we ons op (bij elkaar meer dan 1000 man!) en alle deelnemers zongen uit volle borst de protestliederen. De spandoeken met leuzen waren goed zichtbaar voor de Haagse dames en heren. Af en toe snel even naar MacDonald's voor een pitstop en een warme bak koffie.

Na het overhandigen van de petitie door LOVT-voorzitter Jenny Klein en een toespraak van Kamerlid Bas van der Vlies (SGP), ging de stoet naar de Hofvijver. Hier werden moedereend en 1000 jonkies te water gelaten. Dit was een prachtig gezicht en best emotioneel. Daarna keerden we terug naar het Malieveld. Daar kregen we broodjes, frisdrank en appels. Op de terugweg naar Zwolle was het weer een gezellige boel in de bus. Sommigen waren moe, anderen hadden nog genoeg energie over. In Zwolle was er in Holtenbroek voor iedereen lekker patat met frikadels en appelmoes en op de A-Landen snert en tomatensoep. Iedereen hartelijk bedankt, het was een fantastische demonstratie en natuurlijk blijven we zonodig doorgaan!

Zo'n elfhonderd jeugdige en volwassen deelnemers zorgden voor een manifestatie die niet over het hoofd gezien kon worden. (boven)

Een fraaie blikvanger tijdens het protest bij de Tweede Kamer: de mega-moedereend met duizend gekleurde badeendjes in de Hofvijver. (links)

Vice-voorzitter Van der Vlies van de Vaste Kamercommissie voor VWS reageert op de overhandigde petitie met 4000 handtekeningen. De media schonken royaal aandacht aan het onderwerp. (Foto's LOVT)(rechts)

# Zieke ondernemer en reïntegratie

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



**Reïntegratie, je hoort het steeds meer. Het lijkt wel een modewoord. Het actief verkorten of voorkomen van arbeidsongeschiktheid en het terugkeren in het arbeidsproces, in het eigen bedrijf of elders, heet reïntegratie. Verzekeraars houden zich steeds meer bezig met reïntegratie van de arbeidsongeschikte ondernemer. Ze hebben daar een goede reden voor, want het aantal arbeidsongeschikte ondernemers neemt sterk toe.**

Begeleiden van de arbeidsongeschikte ondernemer naar zijn oorspronkelijk beroep of een passende andere baan is afhankelijk van de polisvoorwaarden van de AOV-verzekering. Zo spoedig mogelijk weer werken is voor een ondernemer uiteraard van groot belang. Immers, zijn bedrijf ligt stil. En als het lang duurt, moet zijn schip worden verkocht.

Wanneer een verzekeraar een melding krijgt van arbeidsongeschiktheid, en het ziet er naar uit dat dit lang gaat duren, is het belangrijk zo spoedig mogelijk een reïntegratietraject op te zetten. Een arbeidsdeskundige gaat in gesprek met de ondernemer. Onder andere worden dan de knelpunten en de mate van arbeidsgeschiktheid besproken. Vervolgens wordt bezien of de werkinhoud danwel de bedrijfsvorm kan worden aangepast, zodat de knelpunten worden opgelost. Ook kan gebruik worden gemaakt van derden om een oplossing te bereiken, zoals ergonomen, arbeidsadviesbureaus, accountants en eventueel een psycholoog

■ **Omscholen**

Een voorbeeld ter verduidelijking. Een schipper is voor tachtig tot honderd procent arbeidsongeschikt geworden voor zijn beroep. Hij heeft zijn schip

moeten verkopen en weet niet precies wat hij nu wil gaan doen. Er wordt een arbeidspsychologisch onderzoek gedaan. Daaruit komt naar voren dat een omscholing in de administratief-financiële richting een optie is. De inmiddels ex-schipper ziet daar wel wat in en laat zich omscholen. Naast de uitkering die bij een arbeidsongeschiktheidspercentage van tachtig tot honderd past, betaalt de verzekering de kosten voor de opleiding. Als die is afgerond, gaat de verzekerde tijdelijk stage lopen om ervaring op te doen. Wanneer deze periode voorbij is, komt de tijd om te solliciteren. Omdat de schipper direct na de middelbare school bij zijn ouders is gaan werken en daarna hun schip heeft overgenomen, is solliciteren een nieuwe ervaring voor hem. Ook daarbij krijgt hij ondersteuning van de arbeidsdeskundige. Dit alles resulteert in een passende baan in loondienst. Hoewel de verzekerde zijn beroep als schipper niet meer kan uitoefenen, heeft hij nu weer werk en neemt hij weer deel aan het arbeidsproces. Van belang in dit voorbeeld is, dat de verzekerde zelf gemotiveerd was en graag weer aan het werk wilde. Een andere optie was geweest niet actief mee te werken en achter de geraniums te belanden.

## ■ Regeltaken

Een tweede voorbeeld met een andere oplossing. Na een gesprek met de arbeidsdeskundige wordt de conclusie getrokken dat de schipper zelf niet meer kan varen. Door zijn bedrijfsactiviteiten zo te veranderen dat hij alleen regel- en bestuurstaken krijgt, kan de onderneming toch blijven bestaan. Na een jaar wordt geëvalueerd. Als dan blijkt dat de zaken goed gaan, wordt het arbeidsongeschiktheidspercentage aangepast. Ook deze schipper krijgt ondersteuning van onder andere een bedrijfsadviseur en een accountant.

## Tewerkstellingsvergunningen in 2004 overbodig?

**Zoals de zaken er nu voorstaan, is in Nederland per 1 mei 2004 voor Hongaren, Polen, Slowaken en Tsjechen geen tewerkstellingsvergunning meer vereist. De Waterpolitie van het KLPD zal vanaf 1 januari 2004 dan ook terughoudend zijn met het controleren van tewerkstellingsvergunningen.**

In Duitsland en België blijft zo'n vergunning na 1 januari nog wel vereist. Kantoor Binnenvaart heeft de CCR daarom gevraagd duidelijkheid te verschaffen over de vraag of Nederlandse werkgevers dan een tewerkstellingsvergunning moeten hebben als ze met personeel uit de nieuwe EU-lidstaten in Duitsland en België willen varen. Het laatste nieuws is echter dat er momenteel in het Nederlandse parlement stemmen opgaan om net als in de buurlanden een overgangsregeling toe te passen. De tewerkstellingsvergunning zou dan in Nederland nog een tijdje blijven bestaan.

Het is inmiddels drie jaar verder. De bedrijfswinst is goed en de toekomstperspectieven zijn positief. Samen met de verzekerde wordt besloten dat, als de resultaten goed blijven en de binnenvaartondernemer goed blijft functioneren, over een half jaar de uitkering wordt gestopt. Uit de eindevaluatie blijkt dat de schipper zich heeft ontwikkeld tot een ondernemer die weliswaar niet zelf op het schip vaart, maar toch een florerend binnenvaartbedrijf runt. Alle kosten van de AOV-uitkering en de omscholing zijn voor rekening van de verzekeringsmaatschappij gekomen. Reïntegratie is voor de zelfstandig ondernemer van groot belang. Een snelle terugkeer in het arbeidsproces is vaak het behoud van de onderneming. Belangrijk is, dat de reïntegratie zo snel mogelijk wordt opgepakt en alleen zin heeft als de verzekerde er zelf achter staat.

# Invaart Haaften is bij hoogwater knap lastig

*Raad voor de Transportveiligheid wijst vaarwegbeheerders op verantwoordelijkheid*

door Henk van der Velde

**De Raad voor de Transportveiligheid (RvTV) maakt zich ernstig zorgen over een reeks van ongevallen in de afgelopen jaren in de monding van de overnachtingshaven van Haaften. Hij is verontrust over het gebrek aan aandacht hiervoor, dat Rijkswaterstaat als vaarwegbeheerder aan de dag legt.**

Onderzoek van de RvTV heeft uitgewezen dat de specifieke trechervorm van de havenmond en de beperkte hoogte van de havenhoofden bij hoog water verraderlijke stromingen tot gevolg hebben. Deze hebben er in de afgelopen jaren minstens 17 maal toe geleid dat schepen op vrijwel identieke wijze op praktisch dezelfde plaats aan de grond liepen. In enkele gevallen ontstonden daarbij scheuren in de romp van deze schepen. Bij tankschepen of andere schepen met gevaarlijke lading heeft deze scheurvorming zich nog niet voorgedaan. Mocht dat ooit wel gebeuren, dan zou dit een veiligheidsrisico voor de omgeving en/of aanzienlijke schade voor het milieu tot gevolg kunnen hebben.

RvTV-voorzitter mr. Pieter van Vollenhoven stelt in zijn voorwoord bij het rapport dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet alleen ten aanzien van de situatie in de haven van Haaften, maar ook in meer algemene zin, erop zou moeten toezien dat de onder haar ressorterende bevoegde instanties niet wachten tot de Raad voor de Transportveiligheid een rapport over een gevaarlijke situatie uitbrengt. Ze moeten hun eigen verantwoordelijkheid nemen en zelf tijdig maatregelen treffen ter voorkoming van ongevallen. Dit geldt ook voor de plaatselijke vaarwegbeheerders.



De overnachtingshaven Haaften van bovenaf. Duidelijk is de trechervormige invaart te zien, die bij hoogwater de invaart sterk bemoeilijkt. (Luchtfoto RWS)

## ■ Grondingen

In de hoogwaterperiode van april 2001 strandden kort na elkaar twee schepen op het westelijke havenhoofd van de overnachtingshaven Haaften. Het onderzoek van de RvTV naar aanleiding van deze incidenten wees uit dat tijdens hoogwater in de invaart van deze haven al vaker ongevallen waren gebeurd. In gegevensbestanden van Rijkswaterstaat en de RvTV zelf waren vanaf januari 1992 al tien van dergelijke grondingen

geregistreerd. Zelfs in de onderzoeksperiode -april 2002 tot januari 2003 -strandden nog eens vijf schepen in de haveninvaart. Het overgrote deel van de ongevallen betrof schepen met droge lading. Alle incidenten liepen tot op heden relatief gunstig af. De haven wordt echter ook gebruikt door schepen met brandbare lading (blauwe kegel) en/of schepen met

*(Vervolg op volgende pagina)*

(Vervolg van vorige pagina)

ladingen die bij vrijkomen een gevaar opleveren voor het (mariene) milieu.

## ■ Overstroomde havenhoofden

De overnachtingshaven Haaften, met ruimte voor in totaal 25 binnenschepen waarvan één met blauwe kegel, bevindt zich in de uiterwaarden van de rechteroever van de Waal, ongeveer 2,2 kilometer benedenstrooms van de brug over de Waal, ter hoogte van Zaltbommel. Tijdens hoogwater (> +3,25 m. NAP) worden de havenhoofden van de haven overstroomd. Dit heeft tot gevolg dat er een sterke dwarsstroom in de haveninvaart loopt, waardoor schepen in de richting van het westelijke havenhoofd worden gedrukt. Doordat de havenhoofden deel uitmaken van de uiterwaarden en evenals de uiterwaarden overstroomden, bieden deze bij hoogwater geen bescherming meer tegen de heersende dwarsstroom.

Uit het onderzoek is gebleken dat het ontwerp van de haveninvaart grote invloed uitoefent op de stroming ter plaatse en daardoor een veilige invaart sterk bemoeilijkt. Door de trechtervorm is de dwarsstroom tot circa 100 meter diep in de havenmond aanwezig. Met name schippers die niet regelmatig in deze haven komen, worden verrast door de sterke dwarsstroom en oriëntatiebeperkingen bij hoogwater. Bij ondergelopen havenhoofden kunnen schippers zich namelijk slecht oriënteren op de positie van hun schip. De markering van de haven is weliswaar geheel volgens de wettelijke regelingen aangebracht, maar een goede inschatting van de werkelijk voorhanden beschikbare breedte van de inloop wordt bemoeilijkt door de van breed naar smal lopende havenmond. Ook de specifieke plaatsing van het rode baken op het westelijk havenhoofd beïnvloedt dit proces in negatieve zin.

## ■ Dode hoek en slecht zicht

Uit onderzoek van de RvTV blijkt dat de dode hoek aan boord van geladen

schepen gauw één scheeps lengte kan zijn. Als de roerganger van een schip het westelijke havenhoofd is gepasseerd, ziet hij daardoor geen wateroppervlakte meer tussen het voorschip en het oostelijke havenhoofd. Het sterke vermoeden bestaat dat een schipper hierdoor eerder geneigd is de haven in te sturen op het moment dat hij voor het voorschip geen wateroppervlakte meer ziet. Feitelijk is dat te vroeg voor de sterke stroming bij hoogwatersituaties. Een belangrijke constatering in het rapport is ook dat alle grondingen in de avonduren gebeurden bij schemer/duisternis ten tijde van overstroming van uiterwaarden en havenhoofden. Daarnaast betrof het uitsluitend geladen schepen met relatief geringe motorvermogens. Ook waren de schippers vrijwel zonder uitzondering niet of nauwelijks bekend met de situatie.

## ■ Aanbevelingen

Op grond van het onderzoek heeft de Raad voor de Transportveiligheid de minister van Verkeer en Waterstaat vier aanbevelingen gedaan.

- 1) De minister wordt aanbevolen maatregelen te treffen teneinde een veilige inloop voor schepen te realiseren in de overnachtingshaven van Haaften tijdens een hoge rivierstand.
- 2) De minister wordt aanbevolen ervoor zorg te dragen dat schippers die voornemens zijn de overnachtingshaven van Haaften bij hoogwater in te varen, zich verplicht melden bij de verkeerspost Tiel. De verkeersbegeleider dient vervolgens - ongevraagd - de schippers te informeren over de aanwezigheid van een sterke dwarsstroom in de havenmond.
- 3) De minister wordt aanbevolen te onderzoeken hoe het mogelijk is dat een groot aantal ongevallen heeft plaatsgevonden in de overnachtingshaven Haaften, en nog steeds plaatsvinden, zonder dat er adequate maatregelen zijn getroffen om deze ongevallen te voorkomen.
- 4) De minister wordt aanbevolen om hoge prioriteit toe te kennen aan het vergroten van zowel de dekingsgraad als de representativiteit van haar ongevalledatabestand (ONOVIS), opdat hoge ongevalconcentraties, zoals in het geval in de havenmond van de overnachtingshaven van Haaften, in de toekomst niet onopgemerkt blijven.

## ■ Gewaarschuwd

Deze aanbevelingen mogen dan alleen aan de minister als vaarwegbeheerder zijn gericht, ze houden toch ook een waarschuwing aan de sector in. Natuurlijk kent ieder de gevaren van dwarsstromingen in een haveningang en houdt elke schipper daar rekening mee. Maar zoals blijkt, kunnen die stromingen als gevolg van omstandigheden als hoog- of laagwater, getij of extreme weersomstandigheden drastisch veranderen en zelfs ervaren schippers het zweet in de handen bezorgen. En een gewaarschuwd mens telt voor twee.

*Het volledige rapport van de Raad voor de Transportveiligheid, getiteld 'Onderzoek naar de oorzaak van 17 grondingen in de havenmond van de overnachtingshaven Haaften', is te vinden op de RvTV-website: [www.rvtnl/data/Haaften.pdf](http://www.rvtnl/data/Haaften.pdf)*

## TopTip

**CORRECTIES BTW – Moeten er op de BTW-aangiften over dit jaar nog correcties worden gedaan, dan dient dat bij de laatste aangifte over 2003 te gebeuren. Dus vóór eind januari. Correcties BTW moeten plaatsvinden voor privé-gebruik van de auto van de zaak, overig privé-gebruik van bijvoorbeeld gas, water en elektra, voor ten onrechte in aftrek gebracht omzetbelasting op relatiegeschenken en giften, herrekening en/of herziening van de aftrek van voorbelasting op (on)roerende zaken bij gebruik voor BTW-belaste en -vrijgestelde activiteiten en voor ten onrechte in aftrek gebrachte voorbelasting op personeelsvoorzieningen (kerstpakketten enz.)**

# Branche krijgt met een beter imago meer markt

Vorbereidingen voor drie verladersprojecten zijn in volle gang

door Elisa van Oosten, BVB



Het einde van een kalenderjaar is voor veel mensen een goede gelegenheid om even om te kijken naar de gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan en de activiteiten die zijn verricht. Het nieuwe jaar staat voor de deur en plannen worden alvast gemaakt, om ze later ten uitvoer te kunnen brengen. Dat geldt ook voor het Bureau Voorlichting Binnenvaart. Ondertussen gaan de werkzaamheden natuurlijk gewoon door.

Tijdens het schrijven van dit artikel zijn de voorbereidingen voor drie verladersprojecten in volle gang. Ten eerste wordt de laatste hand gelegd aan de rapportage van de verladersmonitor die in de regio Drachten is gehouden. Dit onderzoek brengt potenties van goederenstromen aan het licht, die naar het water kunnen verschuiven.

Ten tweede wordt een symposium voorbereid, dat op 15 december wordt gehouden. Het regionale bedrijfsleven en de gemeentelijke en provinciale overheid krijgen een follow-up op de verladersmonitor en meer informatie over de mogelijkheden die binnenvaart biedt, nu en in de toekomst. Op deze manier verlaagt het BVB de drempel voor een eventuele overstap van vervoer van de weg naar het water. Bovendien is het geen eenrichtingsverkeer. De sprekers belichten zaken eens van een andere kant en er is volop gelegenheid tot het stellen van vragen en uitwisselen van gedachten. Het is vervolgens aan de markt om met de ideeën aan de slag te gaan.

Ten derde geeft het BVB een speciale Verladersnieuwsbrief uit, die aan vierduizend verladers en logistieke beslis-sers wordt gestuurd. In deze uitgave staan recente voorbeelden van verladers die recentelijk hebben gekozen voor



De nieuwe Verladersnieuwsbrief

vervoer over water. Zij geven daarbij aan waarom ze die beslissing hebben genomen. Hierdoor worden andere verladers attent gemaakt op de voordelen van de binnenvaart en zien ze dat het heel verstandig is om bij hun zakelijke overwegingen binnenvaart te betrekken. De stap naar een andere vervoersmodaliteit wordt, zo weet het BVB uit ervaring, niet 1-2-3 gemaakt, maar bewustwording is de eerste schrede. De Verladersnieuwsbrief is een van de middelen die het BVB inzet om dit doel te bereiken.

## ■ Voeling houden

De promotie kan worden gedaan dankzij de steun van de sponsors. Het BVB treedt op een duidelijke en inzichtelijke manier naar buiten om reclame te maken voor de binnenvaart en probeert altijd voeling te houden met de mensen voor wie het werk wordt gedaan. Daar

past een open houding bij, bijvoorbeeld om van sponsors te horen wat zij vinden van de verschillende projecten. De themasponsordag in het Dolfinarium in de zomer is daar een voorbeeld van, maar ook de zogenoemde sluisdagen van de afgelopen maanden en het contact tijdens beurzen en dergelijke. Daarnaast houdt het BVB de betrokken binnenvaartondernemers en relaties graag op de hoogte van de ontplooiende activiteiten. Voorbeelden hiervan zijn het jaarverslag en de nieuwsbrieven BVB InZicht. Nieuwe en bestaande sponsors worden van harte bedankt voor het vertrouwen dat zij in ons stellen.

*Wilt u meer weten over onze activiteiten in 2003, laat dat even weten: tel. 010 412 91 51. Wij sturen u dan onze BVB-nieuwsbrief. Bestuur en de medewerkers van het Bureau Voorlichting Binnenvaart wensen u een prettig kerstfeest en een heel voorspoedig 2004.*

# Loop eens binnen op de Telematicadag Nijmegen

door Nick van Haag, projectleider BT



**Leveranciers en ontwikkelaars van software voor de binnenvaart sputteren wel eens**

**wat tegen: 'Moet dat nou echt tussen Oud en Nieuw, die Telematicadag?' 'Als je écht in contact wil komen met de mensen waar je het allemaal voor doet, mag je daar niet ontbreken', zegt Bureau Telematica Binnenvaart dan. Een van die uiterst zeldzame momenten in het jaar waarop veel actief varende ondernemers bij elkaar kunnen zijn, is de Telematicadag. Deze keer op dinsdag 30 december in Nijmegen.**

Veel lezers van dit magazine hebben geen uitleg meer nodig over wat er tijdens de Telematicadag allemaal gebeurt. Voor een nog grotere groep geeft dit artikel misschien aanleiding tot een eerste bezoek.

## ■ Informatiemarkt

Aan boord van het KSCC Schipperscentrum in Nijmegen wordt een informatiemarkt ingericht, waar leveranciers, softwareproducenten en -ontwikkelaars en aanbieders van ICT-diensten in een gemoedelijke sfeer met hun klanten van gedachten kunnen wisselen. Bezoekers kunnen vrijelijk door de dag heen deze informatiemarkt inlopen. Tijdens de middag is er kinderopvang voorhanden.

Naast commerciële aanbieders, zijn ook niet-zakelijke partijen op deze informatiemarkt vertegenwoordigd, zoals Rijkswaterstaat en RIZA. Dit is een logisch gevolg van de groei in de ontwikkeling van River Information Services (RIS), een ontwikkeling die grensoverschrijdend is. Vandaar de Engelse benaming.

## ■ Actuele ontwikkelingen

De Europese partnerlanden hebben zich vastgelegd op de ontwikkeling van

RIS'en door heel Europa. Dus linksom of rechtsom, dat gaat gewoon gebeuren. Sterker nog, het gebeurt al. Het project COMPRIS speelt daarbij een belangrijke rol. Als varende ondernemer wilt u natuurlijk ook zicht hebben op deze ontwikkelingen, die de bedrijfsvoering nu of straks raken. Daarmee komen we op het tweede belangrijke element van de Telematicadag: inleidingen en presentaties.

Tijdens een programma van korte inleidingen en presentaties krijgt u een overzicht van actuele ontwikkelingen op ICT-gebied die in de sector spelen en voor varende ondernemers van belang zijn. Deze keer onder het thema RIS, COMPRIS en zinvolle toepassingen voor de binnenvaart. Tussen de verschillende programmaonderdelen is er genoeg ruimte om in of uit te lopen, zodat u gericht kunt kiezen waaraan u wilt deelnemen. Er zijn koffie, thee, broodjes en drankjes. U hoeft zich niet van tevoren aan te melden en de toegang is gratis. En dat in een tijd waarin u als ondernemer voor een vergelijkbaar seminar al gauw een paar honderd euro neertelt. Kunnen we het nog makkelijker maken?

## ■ Medewerking

Zonder de fantastische medewerking van de actieve schippersgemeenschap in Nijmegen zou dit natuurlijk nooit kunnen. De Telematicadag is van schippers voor schippers en BTB vindt het eervol om in Nijmegen te gast te zijn. Ook Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en de ICT-industrie dragen een steentje bij.

De Telematicadag trekt ook steeds meer belangstelling van beleidsmakers rond het water en van over de grens. Dit is uw kans om hen rechtstreeks aan te spreken.

Op de Telematicadag van 2003 krijgt u ondermeer een kijkje -live- achter de schermen van IVS90 en een demonstratie van AIGPRS: lokaliseren en volgen

van schepen via GPRS. Dat nodigt vanzelfsprekend uit tot een stevig debat over privacy.

Het volledige programma van de Telematicadag is te zien op [www.binnenvaart.org](http://www.binnenvaart.org)

## Intensievere samenwerking met Duitsland

door Jos Hoffmann

**Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en haar Duitse collega verkeersminister Manfred Stolpe hebben onlangs op een conferentie in Amsterdam concrete afspraken gemaakt over intensivering van de samenwerking op het gebied van goederenvervoer. Beide minister ondertekenden een gezamenlijke verklaring, waarin beleidsvoornemens en initiatieven voor concrete samenwerking zijn vastgelegd.**

Peijs en Stolpe onderstrepen in de verklaring het belang van een goed functionerend, veilig en milieuverantwoord goederenverkeer en de voorname positie die de beide landen daarin in Europees verband hebben. Ook spreken ze uit dat de onderlinge samenwerking verder verbeterd kan worden op het gebied van informatieuitwisseling langs de transportketens en door efficiënter gebruik van de infrastructuur en de modal-shift te bevorderen.

Op scheepvaartgebied spraken ze in de verklaring af de gegevensuitwisseling tussen IVS90 en het Duitse MIB-systeem op de Rijn te verbeteren en ook de ontwikkeling van River Information Systems prioriteit te geven voor een veiliger en efficiënter vervoer over water in Europa. Verder maakten ze de afspraak voluit mee te werken aan een Europese harmonisering van de eisen voor vaarbewijzen.

# Geruchten over tekenen voor zegel op containers

*Niemand in keten zit te wachten op bijkomende controles*

door Bas Goudriaan, binnenvaartondernemer

**De binnenvaart wordt momenteel geconfronteerd met vage toespelingen en geruchten over het controleren van het zegel op containers. Het Amerikaanse veiligheidssyndroom schijnt van binnenvaarders te willen eisen dat er getekend wordt voor een onbeschadigd zegel. Dit geldt bij de belading met volle exportcontainers aan inlandterminals. Juristen wijzen er echter op dat handhaving van regels wel aangescherpt kan worden.**

Geruchten hebben altijd een vage oorsprong. Dat moet ook gezegd worden over de brief die sommige binnenvaartondernemers hebben gekregen van hun opdrachtgever over het 'misschien in de toekomst moeten tekenen voor een onbeschadigd zegel'.

Bij het laden van containers moet er dan onder meer op de volgende zaken worden gelet.

1. Is de container leeg, schoon, droog en reukvrij.
2. Is de container vrij van grote schade.
3. Is het zegel in orde.
4. Is de container goed geplaatst, zodat geen schade aan de container of de inhoud kan ontstaan.

Om een beter beeld van dit onderwerp te krijgen, is contact gezocht met containerverladers en -bevrachters, met ladingverzekeraars en met casco- en rechtsbijstandverzekeringen.

Bij de verladers/bevrachters heerst over het algemeen de mening dat het toepassen van een dergelijke maatregel op veel praktische bezwaren stuit. De uitvoerbaarheid ligt op hetzelfde niveau als controle op 'schoon' en dergelijke, en de controle op schade. Al deze controles kunnen alleen worden uitgevoerd als de container voorafgaand aan het plaatsen aan boord aan alle zes de zijden wordt gecontroleerd en/of van binnen geïnspecteerd kan worden. Om discussies te vermijden, moet dit bij het



*In de containerwereld is sprake van een aankomende eis, dat binnenvaarders tekenen voor een onbeschadigd zegel op elke container die ze vervoeren. (Foto BVB)*

laden en lossen gebeuren. Het mag duidelijk zijn dat niemand in de hele keten daarop zit te wachten.

De controle die in de geruchten wordt gesuggereerd, leidt bovendien tot een verhoging van de behandelkosten aan boord van naar schatting tien tot vijftien procent. De kosten die ontstaan door extra oponthoud komen daar nog eens bij.

## ■ Bij twijfel niet tekenen

Als vervoerder ben je verantwoordelijk voor de lading in de staat waarin je haar in je schip ontvangt. Dus ook voor het zegel. Bij strakkere handhaving van de regels moet er dan ook een cognosement verstrekt worden. Dan kan de schipper daarop aantekenen dat controle op de staat van de verpakking (container) en op de staat van de verzegeling niet kon worden uitgevoerd. De

gangbare manier van beladen maakt een sluitende controle niet mogelijk. Mochten er onverhoopt problemen ontstaan, dan staat echter nog niet vast of de lading ook is beschadigd. Dat moet daarna nog vastgesteld worden, waarschijnlijk op kosten van ongelijk. Ontbreekt er lading, dan moet een onafhankelijk controleur onomstotelijk hebben vastgesteld dat de verzegeling bij belading intact was. Als een schipper dat niet heeft kunnen controleren, moet hij daar absoluut niet voor tekenen. Daarbij zij aangetekend dat er op dit moment geen regelgeving bestaat die bepaalt dat een apart document voor de verzegeling ondertekend moet worden.

Voorlopige conclusie: het zal waarschijnlijk allemaal niet zo'n vaart lopen. Maar het is so wie so verstandig nooit te tekenen voor iets wat niet onomstotelijk vaststaat.

# Regels voor heffing BTW (3)

**De Belastingdienst Rijnmond, kantoor Rotterdam geeft antwoord op een aantal veel gestelde vragen over BTW. In Magazine Binnenvaart van oktober stonden al twee vragen en antwoorden over het afschaffen van het nul-tarief voor de binnenvaart per 1 januari jongstleden. Deze keer de tweede aflevering van vragen en antwoorden die betrekking hebben op de BTW-regelgeving van voor 1 januari 2003. In het novemбернаummer stond de eerste aflevering.**

*- Een Nederlandse bevrachter maakt een charter op waarin hij optreedt namens en voor rekening van een Belgische verlader. Het feitelijke vervoer wordt uitgevoerd door een Nederlandse schipper en betreft het vervoer van vrije goederen van België naar Nederland of omgekeerd. Kan op de afrekeningen van de bevrachter en van de schipper de eventueel in rekening te brengen omzetbelasting worden verlegd? (Zie ook antwoord op vraag 4, MB november, pag 31.)*

De Nederlandse bevrachter kan voor zijn bemiddeling bij intracommunautair vervoer voor een Belgische verlader berekening van Nederlandse omzetbelasting achterwege laten als op de factuur het eigen Nederlandse BTW-identificatienummer en dat van de Belgische verlader worden vermeld. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse schipper die voor het vervoer rechtstreeks met de Belgische verlader afrekent. Als de afrekening van de Nederlandse schipper aan de Belgische verlader via de Nederlandse bevrachter loopt en in het door de Nederlandse bevrachter opgemaakte charter de Nederlandse schipper met name is genoemd als degene die het vervoer verricht, kan op de door de schipper, of namens hem door de bevrachter, opgemaakte factuur berekening van Nederlandse omzetbelasting achterwege blijven op voorwaarde dat daarin tevens de naam en de adresgegevens en het BTW-identificatienummer van de Belgische verlader worden opgenomen. Wordt de Nederlandse schipper niet met name als vervoerder in het charter genoemd of worden de hiervoor

genoemde gegevens van de Belgische verlader niet in de factuur van de schipper opgenomen, dan moet geacht worden dat de schipper het vervoer heeft verricht voor de Nederlandse bevrachter. Op de factuur die de schipper aan de bevrachter uitreikt of op de door de bevrachter in de vorm van een creditnota voor de schipper opgemaakte afrekening, moet dan altijd 19 procent Nederlandse omzetbelasting worden berekend. De afrekening van het vervoer tussen de Nederlandse bevrachter aan de Belgische verlader gaat op dezelfde manier als is beschreven in de eerste alinea van het antwoord op deze vraag.

*- Een Nederlandse schipper komt in overligdagen in Duitsland. Moet hier Nederlandse omzetbelasting of Duitse Mehrwertsteuer in rekening worden gebracht?*

Als de overligdagen in rekening worden gebracht aan dezelfde ondernemer met wie de vervoer/verhuurovereenkomst is afgesloten, volgen deze het BTW-regime (dus ook eventueel het buitenlandse) dat op die overeenkomst van toepassing is. In de overige gevallen zijn de overligdagen altijd in Nederland belast en wel met 19 procent als de lading bestaat uit vrije goederen en met 0 procent als de lading bestaat uit T1-goederen.

*- Een Nederlands schip tornt in Duitsland voor een Nederlands of voor een Duits schip. Moet hier Nederlandse omzetbelasting of Duitse Mehrwertsteuer in rekening worden gebracht?*

Wij hebben ons laten uitleggen dat onder tornen wordt verstaan het hulp verlenen aan een in moeilijkheden verkerend schip door bijvoorbeeld het weg te duwen of weg te slepen uit de vaargeul of het los te trekken ingeval het schip is vastgelopen. Het tornen van een schip is een werkzaamheid die voor de omzetbelasting belast is in het land waar die werkzaamheid feitelijk wordt uitgevoerd. Of ingeval het tornen in Duitsland gebeurt er Duitse Mehrwertsteuer moet worden berekend en afgedragen, is ons niet bekend. Voor informatie kan men

terecht bij het hieronder bij het hieronder vermelde Finanzamt.

*- Waar kunnen Nederlandse ondernemers terecht als ze vragen hebben over de Duitse Mehrwertsteuer?*

Als Nederlandse ondernemers zelf in Duitsland geen belastbare handelingen verrichten, zullen ze vaak alleen maar met de Duitse belastingdienst te maken krijgen als er verzoeken om teruggaaf van Mehrwertsteuer moeten worden gedaan. Het adres hiervoor is: Bundesamt für Finanzen, Friedhofstrasse 1, 53225 Bonn, tel. 0049 228 40 60, fax 0049 228 406 2661. Voor overige vragen kunnen Nederlandse ondernemers zich wenden tot: Finanzamt Kleve, Postfach 1220, 47512 Kleve. Aanspreekpunt aldaar is mevrouw Kox, bereikbaar onder tel. 0049 282 180 3400.

## V&W stelt Beraad Kennis en Innovatie in

**Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt het V&W Beraad Kennis en Innovatie in. Secretaris-generaal Van Maanen heeft dat eind november bekendgemaakt op de jaarvergadering van Nederland Distributieland.**

Het is de bedoeling van in het V&W Beraad Kennis en Innovatie partijen uit de kennissector, het bedrijfsleven –waaronder de binnenvaart- en de overheid worden samengebracht. Het doel is meerledig. Zo wordt de deelnemers gevraagd een kritische reflectie op het huidige kennis- en innovatiebeleid van Verkeer en Waterstaat te geven, opdat de kennis- en innovatiekracht van owel het ministerie als de verschillende sectoren kan worden vergroot. Via het beraad kan ook zicht worden verkregen op de verschillende innovatieprojecten, om dubbelwerk te vermijden.

# BBZ: Vaarwegen op het Wad mogen niet dicht

*‘Bedreiging voor veiligheid, charterbranche en toeristische sector’*

door Paul van Ommen, directeur BBZ

**De vereniging voor beroepschartervaart BBZ is fel gekant tegen opheffing van de secundaire vaarwegen in de Waddenzee. Deze secundaire routes vormen samen niet minder dan veertig procent van alle vaarwegen in dit gebied. Berichten dat Rijkswaterstaat voornemens is door de aangekondigde opheffing te bezuinigen op haar uitgaven, verschenen vorige maand in de pers. Door het verwijderen van betonning wordt een onveilige situatie geschapen en krijgt het toerisme een gevoelige klap.**

Onder de kusten van donker Afrika moet je niet gek opkijken van een ongemarkeerde ondiepte, maar op de druk bevaren Nederlandse binnenwateren mag toch wat anders worden verwacht. Onverlichte kusten roepen beelden op van strandingen, jutters en huilende vrouwen op verlaten stranden. Goed voor een spannend boek uit de 19<sup>de</sup> eeuw, maar niet passend bij de huidige realiteit. Volgens het uitgelekte bericht heeft Rijkswaterstaat er nogal wat voor over om weer terug te keren naar die 19<sup>de</sup> eeuwse omstandigheden, want alle tonnen moeten eerst bij de ondieptes worden weggehaald; een behoorlijke klus.

## ■ Kortzichtig

De berichten in de pers repten over een reductie tot slechts één oost-westverbinding op het Wad. Dat zou betekenen dat alle scheepvaart tot die ene geul wordt veroordeeld, met alle risico's van dien. Negentig procent van alle schepen vaart niet buiten de geulen. Bij slecht weer zullen er geen alternatieve routes meer zijn die naar een veilige haven of ankergrond leiden. Schepen zullen bij ongunstige wind gedwongen zijn in de havens te blijven.

Deze ingrepen passen in een serie van maatregelen die ingrijpen in de veilig-

heid van het gebied. Eerder werd al besloten om vuurtorens op het Wad niet meer te bemannen.

Door het opheffen van vaarroutes wordt het Wad en daarmee de ondernemingsruimte van de chartervloot drastisch verkleind. Dit zal gevolgen hebben voor de inkomenspositie van de beroepsgroep, de toeristische sector in het Waddengebied en de daarmee verbonden bedrijfstakken. De voorgenomen ingreep is daarmee zelfs vanuit bedrijfs-economisch oogpunt kortzichtig.

De BBZ wil best begrijpen dat RWS gehoor wil of moet geven aan de opdracht van haar ministerie om te bezuinigen. Maar door bijna de helft van de vaarwegen op het Wad op te heffen, gaat RWS op een stoel zitten die aan de politiek is voorbehouden. De effectieve afsluiting van een groot deel van het Wad, het verkleinen van de ondernemingsruimte tot een overdreven plas, is een keuze die de politiek zou moeten maken en verdedigen. Als ze durft.

## ■ Belangrijke bedrijfstak

De beroepschartervaart vormt in Nederland een belangrijke bedrijfstak in de toeristische sector. Bij deze unieke

manier van vrijetijdsbesteding zijn de passagiers meestal actief betrokken bij het varen van het schip. Ruim anderhalf miljoen passagiers overnachtten in 2002 aan boord en in toenemende mate worden er dagtochten gevaren.

De vloot is de afgelopen jaren gestaag gegroeid en bestaat nu uit zo'n 520 schepen, goed voor 1230 mensjaren werkgelegenheid. Het vaargebied strekt zich inmiddels uit van de Nederlandse binnenwateren tot en met de wereldzeeën. Ruim honderd schepen hebben hun vaste ligplaats aan de Waddenzee en vrijwel de gehele vloot heeft hier zijn vaargebied. De schippers varen niet alleen, maar zijn ook ondernemers die op een moderne wijze een toeristisch bedrijf uitoefenen en zich daarbij gebundeld hebben in een belangenorganisatie om hun bedrijf zo effectief mogelijk te exploiteren. Van de circa 520 traditionele charterschepen in Nederland zijn 322 schepen lid van de BBZ, die daarmee een krachtige aanhang van 62 procent heeft.

*Halvering van de vaarwegen op het Wad maakt chartervaren veel minder aantrekkelijk voor toeristen, voorziet de BBZ. Bedrijven en banen worden dan bedreigd. (Foto DeltaDesk)*

# Heffingskortingen drukken belasting

door Wim Onderdelinden, directeur ABRI



**Het nieuwe belastingstelsel gaat aan sommige binnenvaart-ondernemers**

**geheel voorbij vanwege andere besognes: hoe zorg ik ervoor dat ik mijn binnenvaartonderneming renderend houd. Dat is begrijpelijk, maar toch... Het is en blijft prettig en noodzakelijk om de grote lijnen en veranderingen van het fiscale klimaat zo af en toe eens te bespreken met de boekhouder.**

Er zijn in ieder geval twee concrete zichtbare voorbeelden waaruit blijkt dat het nieuwe belastingstelsel zijn intrede heeft gedaan. Ten eerste is uw jaarrekening (onderdeel berekening van de inkomens) gewijzigd en ten tweede zijn uw fiscale aanslagen op een andere leest (zichtbaar) geschoeid.

In plaats van de vroegere 'belastingvrije sommen' betaalt u nu direct vanaf de eerste euro belastbaar inkomen al belasting. Deze inkomstenbelasting wordt vervolgens verminderd met allerlei heffingen, zoals:

- algemene heffingskorting
- arbeidskorting
- kinderkorting
- aanvullende kinderkorting
- combinatiekorting
- alleenstaande-ouderkorting
- aanvullende alleenstaande-ouderkorting
- korting maatschappelijke beleggingen
- korting beleggingen durfkapitaal
- ouderenkorting
- aanvullende ouderenkorting
- jonggehandicaptenkorting
- toetrederskorting.

Steeds zullen alle voorwaarden die horen bij iedere genoemde korting moeten worden getoetst aan de eigen situatie. In dit verband is het belangrijk de positie van de minst verdienende firmant in de gaten te houden. Indien deze persoon minder belasting is verschuldigd dan de som van alle genoemde kortingen, wordt het verschil

toch uitbetaald als de andere firmant nog belasting is verschuldigd na aftrek van genoemde kortingen. Deze laatste ingewikkelde zin moet u twee keer lezen. Het is helaas niet makkelijker uit te leggen.

Kortom, wees kritisch en zorg ervoor dat u uw uiteindelijke belastingheffing in de hand houdt en (vooraf) probeert te sturen, waardoor u niet alleen geld verdient met varen maar ook met denken, bevragen, vooruitblikken, en dergelijke.

## TopTip

**AUTO VAN DE ZAAK - Onderzoek of het als ondernemer fiscaal aantrekkelijk is om komend jaar uw auto in privé te houden en een kostenaftrek van € 0,17 per zakelijke kilometer op te voeren, of dat u de auto op de balans activeert. De kosten zijn dan integraal aftrekbaar, maar u moet een bijtelling opnemen van 20% van de cataloguswaarde voor uw privé-gebruik.**

**BUITENLANDSE BTW - Wie het afgelopen jaar in het buitenland BTW heeft betaald, doet er goed aan die zo snel mogelijk terug te vragen. Over 2003 kan dat tot uiterlijk 1 juli 2004.**

**SCHOLINGSAFTREK - Een ondernemer die overweegt op zijn kosten z'n personeel binnenkort bij te scholen, kan daar uit fiscaal oogpunt het beste nog gauw dit jaar mee beginnen. Per 1 januari 2004 vervallen namelijk de scholingsaftrek voor gemaakte scholingskosten en de afdrachtsvermindering scholing.**

# Attentie voor personeel kan nog onbelast

door Gerus Brugman

**Ook in de binnenvaart zijn ondernemers die hun personeel een kerstpakket willen aanbieden. Tot en met vorig jaar kon iedere werkgever een klein bedrag (€ 136,00) onbelast aan zijn werknemer schenken. In 2003 is deze vrijstelling op een gift vervallen. Toch kan een werkgever zijn personeel nog steeds onbelast, zij het met medewerking van de werknemer(s), een gift aanbieden. Maar hiervoor is wel een bepaalde constructie nodig.**

Eerst moet een personeelfonds worden opgericht. Daarvoor moet een aparte bankrekening worden geopend en een beheerder aangewezen. Dat kan bijvoorbeeld de boekhouder zijn. Het is raadzaam om in een reglement vast te leggen wat het doel van dit fonds is en welke uitkeringen eruit kunnen worden verstrekt. Ook moet duidelijk worden vermeld dat de beheerder (c.q. het bestuur) beslist over de uit te keren bedragen. De werknemer mag geen juridisch afdwingbaar recht op een uitkering van het personeelfonds krijgen. Het is de bedoeling dat werkgevers en werknemers (voor gelijke bedragen) geld in dit fonds storten. Het gaat om min of meer kleine bedragen voor dat voorziene kerstpakket. Wanneer de werkgeversbijdrage totaal evenveel bedraagt als de werknemersbijdrage, zijn de verstrekkingen uit dit fonds onbelast. Het is niet verstandig om precies het bedrag dat de werkgever in een jaar in het fonds heeft gestort uit te keren. De belastinginspecteur zou dan kunnen stellen dat het een zogeheten schijnhandeling is. Laat liever wat van dat geld staan om bij andere gelegenheden aan de werknemer uit te keren. Overigens ligt er inmiddels in Den Haag een voorstel om het belasten van het kerstpakket wanneer dat niet via zo'n personeelsfonds wordt bekostigd vanaf 2004 weer ongedaan te maken ter compensatie van het bevrozen van de lonen.

# Motie voor minimumpakket vaarwegonderhoud haalt het

Het Tweede-Kamerlid Van der Staay (SGP) heeft tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat een motie ingediend om in elk geval te kunnen garanderen dat een minimumpakket aan noodzakelijk onderhoud aan de vaarwegen wordt uitgevoerd. De motie werd mede ondertekend door de Kamerleden Slob (ChristenUnie), Boelhouwer (PvdA), Haverkamp (CDA), Gerken (SP), Hermans (LPF) en Duyvendak (GroenLinks), allen leden van de Vaste Kamercommissie van V&W. De motie is aangenomen.

Deze motie is ingediend omdat er ondanks de op de begroting V&W aangekondigde financiële impuls voorlopig forse achterstanden zullen blijven bestaan op het gebied van beheer en onderhoud van de vaarwegen. Het Centraal Overleg Vaarwegen had met het oog op die achterstanden een minimumpakket onderhoudsinvesteringen voor de instandhouding en bedrijfszekerheid van vitale onderdelen van de

natte infrastructuur gepresenteerd ter waarde van 35 miljoen euro.

## ■ Succesje

De regering wordt in de motie gevraagd vóór de aankomende behandeling in de Tweede Kamer van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 2004 een plan van aanpak op te stellen ter uitvoering en financiering van het genoemde minimumpakket onderhoudsinvesteringen. De minister heeft toegezegd 25 miljoen euro, bestemd voor andere bouwprojecten, tijdelijk voor knelpunten in de natte infrastructuur in te zetten. Halverwege volgend jaar kunnen met dit geld de eerste werkzaamheden worden uitgevoerd. De binnenvaart heeft hiermee als een van de weinige sectoren een succesje geboekt, want de ingediende begroting blijkt voor het overige 'in beton gegoten', om een gevlugelde uitspraak van voormalig minister Netelenbos te gebruiken.

# Alle aangiften in haven Rotterdam via één E-loket

De bedrijven in de Rotterdamse haven kunnen de diverse overheden straks via één centraal havenloket eenvoudig voorzien van de wettelijke verplichte meldingen en (summiere) aangiften rond schip en lading. Port infolink ontwikkelt hiervoor het Elektronisch Manifest. Door het gebruik van deze nieuwe service verzekeren bedrijven zich van een gestroomlijnd aangifteproces.

Het Elektronisch Manifest voorkomt dubbel werk, bespaart tijd, vermindert de kans op fouten en leidt dus tot lagere kosten. Vrijdag 7 november hebben tweehonderd vertegenwoordigers van rederijen en cargadoors tijdens een informatiebijeenkomst tekst en uitleg

gekregen over de werking en invoering van het Elektronisch Manifest.

De introductie van de nieuwe service sluit aan bij de invoering door de Douane van Sagitta Binnenbrengen, een nieuw geautomatiseerd systeem voor de aangiftebehandeling van inklaren. Daarbovenop ondersteunt het Elektronisch Manifest ook de communicatie vanuit de havenbedrijven met andere autoriteiten zoals de Havenmeester, RVV en Plantenziektenkundige Dienst. Begin januari starten Port infolink, overheden en een beperkt aantal bedrijven met de pilot voor het Elektronisch Manifest, dat voor een belangrijk deel via internet werkt. Na de zomer volgt de invoering bij alle havenbedrijven die aangifte doen.

Port infolink biedt bedrijven in de Rotterdamse haven praktische on-line informatie- en communicatiediensten voor de stroomlijning van hun logistieke processen.

# 'BOB alleen voorschrift in Rijnvaart?

*Ik heb uw artikel in het vorige magazine gelezen over de bunkerovervulbeveiliging. Is mijn conclusie juist dat dit alleen in de Rijnvaart is voorgeschreven?*

Ja, dat is juist. In de Binnenschenepwet of anderszins in de regelgeving vanuit Brussel is een dergelijke bepaling niet opgenomen. Buiten de Rijn in Nederland, België en Frankrijk geldt het voorschrift niet. Overigens is er in de Rijnvaart ook een probleem: Men heeft verzuimd het Rijnvaartpolitiereglement aan te passen, zodat nu de essentie van het voorschrift 'tijdens het bunkeren moet men gebruik maken van een overvulbeveiliging' niet te handhaven is.

*Laatst kreeg ik een vrachtbetaling van ongeveer 3000 euro uit Frankrijk met ruim 16 euro kosten voor de overboeking uit het buitenland. Daar klopt toch niets van?*

Neen, dat is niet correct. Volgens Europees recht mag per 1 juli 2003 voor een buitenlandse overboeking (binnen de EU) niet méér gerekend worden dan het binnenlandse tarief. Dit geldt voor bedragen tot 12.500 euro en indien de IBAN- en BIC-nummers van de begunstigde bekend zijn. Overigens zijn wij van mening dat iedere partij zijn kosten moet dragen. Dat betekent dat de bevrachter de kosten van zijn bank moet dragen en de schipper die van de zijne.

*Ik heb een reis aangenomen naar Hamburg. Moet ik voor dat stukje van het Elbe-Seitenkanal naar Hamburg nog steeds een loods nemen?*

Voorzover u zelf geen Elbepatent heeft, moet dat inderdaad nog. Op grond van de Europese richtlijn uit 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen, mogen de Lidstaten voor bepaalde vaarwegen aanvullende eisen stellen met betrekking tot de plaatselijke bekendheid. Duitsland doet dit voor een aantal vaarwegen.



# Jaarvergadering ONS en RKSB weer in Nijmegen

De Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond en de Rooms Katholieke Schippersbond Sint-Nicolaas houden op zaterdag 27 december in Nijmegen weer hun jaarvergadering. Zoals inmiddels gebruikelijk, beginnen om 11.00 uur de eigen huishoudelijke vergaderingen van de ONS en RKSB apart en volgt vanaf 14.00 uur het gezamenlijke gedeelte. Leden die dat wensen, kunnen om 10.00 uur de heilige mis bijwonen, die wordt voorgedaan door aalmoezenier B. van Welzenes.

Naast de actuele zaken zoals onder meer de invoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag, willen wij met u spreken over de voordelen en kosten van aansluiting bij MKB Nederland. Een notitie daarover krijgen de leden thuisgestuurd, met de agenda en uitnodiging voor de vergadering. Rond 12.45 uur kunnen de aanwezigen een lunch gebruiken en na afloop van de gezamenlijke vergadering is er een drankje en een

warm buffet. Vanwege de inkoop en voorbereiding van de lunch en het buffet vragen wij u zich tijdig aan te melden. Dat kan in ieder geval telefonisch bij een van de ONS-medewerkers: tel. 010 2060601 of per e-mail: ons@kantoorbinnenvaart.org.

## Bestuursleden nodig

Een belangrijk punt tijdens de jaarvergadering van beide organisaties is de bestuursverkiezing. Het zal u niet verbazen dat wij bestuursleden nodig hebben. Hierbij roepen wij geïnteresseerde leden op zich aan te melden.

Natuurlijk kost besturen tijd, maar het is interessant om je te verdiepen in de achtergronden van de binnenvaartproblematiek. Het klinkt misschien hoogdravend, maar het is wel waar: het verrijkt je leven. Dus aarzel niet, meld u aan als kandidaat voor het bestuur van de ONS of RKSB. Voor meer informatie kunt u bellen met het secretariaat: 010 206 06 01.

De vergadering wordt gehouden in het KSCC-schipperscentrum in de Waalhaven in Nijmegen. Zowel de ONS als de RKSB heeft inmiddels goede ervaringen met dit onderkomen. De sfeer is prettig en de opkomst van de afgelopen jaren kunnen wij zonder meer goed noemen. Graag begroeten wij onze leden en donateurs op 27 december op de jaarvergadering. Vanaf 14.00 uur zijn ook introducées van harte welkom.

## TopTip

**TAXIPERIKELEN** - Werkers in de binnenvaart maken nog al eens gebruik van taxi's. Ontstaat daarbij onenigheid, bijvoorbeeld over de ritprijs of omrijden, en komen het bedrijf en de klant daar zelf niet uit, dan kan in Nederland de kwestie worden voorgelegd aan de onafhankelijke Geschillencommissie Taxivervoer. Bedrijven die zijn aangesloten bij deze commissie, moeten de vervoersvoorwaarden hanteren die met de Consumentenbond en KNV Taxi zijn overeengekomen. Uitspraken van de geschillencommissie zijn bindend. Adres: Geschillencommissie Taxivervoer, postbus 2730, 3430 GC Nieuwegein, tel 0900 - 437 24 45 tussen 8.30 uur en 17.00 uur.

**STARTERSTEUN** - Belastingplichtigen die startende ondernemers willen helpen met het financieren van (starters)investeringen, kunnen gebruikmaken van de zogeheten Tante Agaath-regeling. Die stelt zulke leningen tot € 30.185 per belastingplichtige en tot € 100.370 voor partners vrij in box 3.

## Info Kantoortankvaart

### Kantoortankvaart

tel.: 010 206 06 00

fax: 010 414 75 84

[www.kantoorbinnenvaart.org](http://www.kantoorbinnenvaart.org)

e-mail: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)

### CBOB

tel.: 010 206 06 02

fax: 010 213 41 71

e-mail: [binnenvaart@cbob.nl](mailto:binnenvaart@cbob.nl)

### ONS

tel.: 010 206 06 01

fax: 010 414 75 84

e-mail: [ons@kantoorbinnenvaart.org](mailto:ons@kantoorbinnenvaart.org)

### RKSB St.-Nicolaas

tel.: 010 206 06 00

fax: 010 414 75 84

e-mail: [rksb@kantoorbinnenvaart.org](mailto:rksb@kantoorbinnenvaart.org)

### Tankvaartvertegenwoordiger:

Geert van Veen,

gsm: 06 53 72 3544

### België:

#### VBR

tel.: (0032) 3 658 36 63

fax: (0032) 3 645 99 74

Afd. tankvaart:

Karel Verbergh

gsm: 06 51 75 0692

#### Bond van Eigenschippers

Kantoor Brugge:

tel.: (0032) 50 470 720

fax: (0032) 50 335 337

Kantoor Gent

tel.: (0032) 92 258 380

fax: (0032) 92 330 137

e-mail: [hnr.helix.bve@edpnet.be](mailto:hnr.helix.bve@edpnet.be)

## Van het secretariaat

Eindejaarsbijeenkomsten - Graag maken we u nogmaals attent op de eindejaarsinformatiebijeenkomsten voor leden en belangstellende ondernemers.

Duisburg-Ruhrort, woensdag 24/12 - Nederlandse Kerk a/d Ruhr, Dr Hammacherstrasse 6;

Rotterdam, zaterdag 27/12 - Zwarte Zwaan, Maashaven;

Zwolle, maandag 29/12 - Hotel Campanile, Schuttevaerkade 40; Werkendam, dinsdag 30/12 - De Kwinter, Hooftlanden 1.

U bent welkom vanaf 13.30 uur. De bijeenkomst zelf begint om 14.00 uur met de algemene en lopende zaken waarmee de bond zich bezig houdt. Na de pauze willen we, net als vorig jaar, uw mening horen over actuele binnenvaartzaken. Bijvoorbeeld de rol van de overheid, gevolgen van de komende Europese uitbreiding of zo'n lastig te hanteren begrip als markttransparantie. De voorbereidingscommissie buigt zich daar op dit ogenblik (van schrijven) nog over. De bijeenkomst wordt circa half vijf afgesloten, waarna we graag nog even met u napraten onder het genot van een verfrissing of iets dergelijks.

Het bestuur hoopt u in groten getale welkom te mogen heten.

Huwelijk - 1 november - Wijnand Honkoop en Betty van den Adel-Hollebrandse, corr.adres: Ringdijk 388, 3331 LK Zwijndrecht.

21 november - Pieter Douwe Jan Romijn en Adriana Martina Fernhout, corr.adres: ms Alm, p/a Bankastraat 233, 3312 GB Dordrecht. Overleden - 7 november - Gerrit Bruins Slot, ms Gerrie, e.v. Gerrie Bruins Slot-Meurer, corr. adres: Anthonie van Leeuwenhoeklaan 109, 3769 XC Soesterberg.

De heer Bruins Slot was van 1992 tot 2002 bestuurslid van de CBOB. Als bestuurslid maakte hij deel uit van het dagelijks bestuur. Daarnaast was hij jarenlang vertegenwoordiger van de bond in de regio Amsterdam en had daar onder andere zitting in de WBA-Commissie (Werkcommissie Binnenvaartbelangen Amsterdam). Gerrit hebben we leren kennen als iemand met een opgewekt karakter, bedachtzaam maar standvastig in zijn standpunten en altijd bereid zich voor de bond in te zetten. In Amsterdam en Zaandam was hij algemeen gekend en werd gewaardeerd als ondernemend binnenvaartschipper met kennis van zijn vak, maar ook als degene die altijd bereid was zijn collega-schipper te ondersteunen. Hij vond dat vanzelfsprekend.

## Overvulbeveiliging

*In een tijd van bezuiniging en rentabiliteitsproblemen worden wij in de binnenvaart maar weer eens geconfronteerd met maatregelen waarvan het nut op geen enkele wijze is bewezen, omdat alles zijn voor en tegen heeft. Wij kunnen er nu al van uitgaan dat de onachtzaamheid, door onterecht vertrouwen, zal toenemen. Erger is echter dat men in Europa nog steeds besluiten neemt en voorschriften oplegt zonder dat daar terdege over is onderhandeld, laat staan een eensluidende regelgeving voor is gemaakt. Zo blijkt het bedrijfsleven op grove wijze misbruik te maken van de 'verplichting' van bedoeld alarmeringssysteem. Voor een schip van onze tonnemaat (600 ton) komt men al gauw op € 1600 (ruim f 3500) kosten, maar door de rompslomp van maatregelen zijn fouten niet denkbeeldig. Nog treuriger is het dat Nederland en Duitsland niet tot een courant aansluitsysteem wisten te komen. Naar mij werd medegedeeld, zal men voor het verloop van het ene naar het andere systeem ca € 180,- (per aansluiting?) moeten neertellen!? Wellicht kan er eindelijk eens meer naar het gezond verstand van het individu worden geluisterd! Beleefd aandringend op goede aandacht hiervoor.*

P. Jongstra, ms Pelgrim  
Lemmer

## Welkom

*Zij sprak over Hem tot allen, die voor Jeruzalem verlossing verwachtten.*

Lucas 2:38

*Tijdens de Kerstdagen zal weer overal het oude Nederlandse kerstlied 'Nu zijt wellekome' worden gezongen. Een blij lied over de verwachting van het kind, dat Heer van de wereld zal worden. Wie zou niet verlangend naar de komst van zo'n kind uitzien? Als het goed is, wordt er altijd met verlangen gewacht op de geboorte van een nieuw mensenkind.*

*Het kind dat alle gedachten met Kerstmis bepaalt, is in een merkwaardige positie. De evangelist Lucas vertelt dat Jozef en Maria gedwongen van huis gaan, richting Bethlehem, voor de inschrijving die de keizer bevolen heeft. Ieder jaar ontroert deze geschiedenis opnieuw. Het jonge paar en het kind dat geboren moet worden, vinden geen plaats in de herberg. In een verblijf van de dieren wordt de redder van de wereld geboren. Een voerbak is zijn wieg. Zit dat mooie welkomstlied voor hem er dan niet ongelooflijk naast? Het verwachte kind is in een merkwaardige positie. Plaats is er voor Hem niet. Bij zijn geboorte niet en later evenmin, wanneer Hij zijn plek op aarde vergelijkt met de vogels en de vossen. Die hebben nesten of hopen, maar de Zoon der mensen heeft geen plaats om zijn hoofd neer te leggen. En toch is daarmee niet het laatste woord gezegd. Met dat hij geen plaats vond in de herberg, werd er op Hem gewacht. In Jeruzalem zijn twee oude mensen, een man en een vrouw, steevast in de buurt van de tempel te vinden, zo schrijft Lucas verderop. Zij waren oud, maar leefden met een grote toekomst. Ze geloofden vast dat er een nieuwe tijd zou komen. Verlossing voor Jeruzalem. Een nieuw licht voor alle volken. Simeon en Anna bevestigen de vreugde van Maria en Jozef. Ze maken het oude kerstlied waar: het kind van Bethlehem is welkom. Er wordt op Hem gewacht.*

Ds R. J. Bakker

# Index

Selectie uit Magazine Binnenvaart, jaargang 2003

## januari

- pag. 04 Sponsors van grootste belang voor BVB  
06 Gat in SAB-begroting gedicht via bilgewater  
09 Aflosser; zelfstandige of ondergeschikte  
12 De zorgen van de tankvaart  
16 De arbeidsovereenkomst (3)  
17 Salarisberekening twee op een af  
20 Drie leerwegen naar het schippersdiploma

## februari

- pag. 05 Alternatief voor dubbelwandig verdient serieus onderzoek  
09 Hoeveel loon voor Tsjechische matroos?  
11 Juiste informatie aan CBS belangrijk voor binnenvaart  
14 Nieuw erfrecht kiest voor langstlevende  
15 Milieuvriendelijke rompcoatings  
19 De arbeidsovereenkomst (4)

## maart

- pag. 04 Onderwijscoördinator binnenvaart aan de slag  
06 De arbeidsovereenkomst (5)  
07 Mantelcontract innovatieve arbeidsongeschiktheidsverzekering  
10 Wettelijk verschil tussen deksman en lichtmatroos  
10 Energie-investeringsaftrek mogelijk voor straalbuis  
16 Overgangsregeling naar minder stakingsaftrek

## april

- pag. 06 Meeste regelingen overliggend ondermaats  
08 Werkgeversaansprakelijkheid bij verkeersongeval personeel  
09 Geen behoefte aan werkweek van 48 uur  
12 De arbeidsovereenkomst (6)  
15 Uniforme WSP-controles in Duits Rijnstroomgebied  
20 Extra risico bij open luiken beunschepen

## mei

- pag. 04 Vorming Bureau Kuringen Binnenvaart  
07 Pensioenpremies rijzen de pan uit  
11 Meer aandacht voor meetprocedures op lege tankers  
13 De arbeidsovereenkomst (7)  
17 Wisselende ervaringen met elektronische vrachtenmarkt  
20 Echtscheiding en alimentatie

## juni

- pag. 04 Schippers reageren uiteenlopend op sloopfondsplan Verbergh  
07 Minister Peijs niet onbekend met binnenvaart  
09 Nieuwe CAO binnenvaart met looptijd van drie jaar  
10 Regels reddingvest soepeler  
11 De fiscale positie van opstappers en aflossers  
16 Verruimde mogelijkheden geruisloze doorschuiving  
18 Afschrijving en kosten moeten doorberekend kunnen worden  
21 ESO niet eens met visie van De Palacio op reservefonds

## juli/augustus

- pag. 04 Branche accepteert geen Haags IVW-loket  
05 Waarom nog voorschutting?  
08 ESO en EBU willen uitstel verbod bochtaanwijzers  
13 Afvalstoffenverdrag komt een grote stap dichterbij  
14 De arbeidsovereenkomst (8)  
16 Tarieven onderzoek binnenschepen  
19 Hoge boeterente als stok achter de deur

## september

- pag. 04 Prikactie bij IVW op de Zwarte Zwaan  
10 Vaargebied en voorwaarden 135-meter schepen  
12 Betaalbare premies door beperking van de dekking  
14 Onderzoek naar toekomst gezinsbedrijven goed op gang  
16 Wat er gebeurt met verlopen olie  
17 Procedure voor aanvragen van het Groot Vaarbewijs  
21 Samenwerken biedt kans op beïnvloeden vrachtprijs

## oktober

- pag. 04 Halon-blussers van boord  
05 Aan de slag met bedenken dubbelwandig type N-schip  
09 Wat hebt u opgevaren?  
12 Veiligheid hoofdzaak, ook aan boord  
14 Veiligheid vergt meer dan alleen dubbelwandigheid  
15 Bunkerovervulbeveiliging na 31.12.2003 verplicht in de Rijnvaart  
18 RI&E vernieuwd en voordeliger  
19 Regels heffing BTW (1)  
20 Wanneer gaat u stoppen met werken?

## november

- pag. 04 CAO verbindend voor ondertekenende partijen  
05 Internaten noodzakelijk voor het volgen van onderwijs  
07 Actie tegen korting op subsidie internaten  
08 Uitstel verbod bochtaanwijzers bijna een feit  
13 Digitale identificatie en plaatsbepaling kan zonder hoge kosten  
19 Restwaarde en afschrijving  
21 Kijk op (studie)kosten  
23 Dode hoek van schepen heeft tal van aspecten  
29 Regels heffing BTW (2)

## december

- pag. 04 Kantoor Binnenvaart begint coachingproject  
06 Liggeldregels in binnen- en buitenland  
07 Meer lichtmatrozen in de binnenvaart  
09 Vervoer over water onder de politieloop  
12 LOVT-protest in Den Haag  
15 RvTV-rapport over ongelukkige invaart Haften  
16 BVB: Met beter imago meer markt  
20 Regels heffing BTW (3)  
21 BBZ-protest tegen sluiting vaarwegen op het Wad

## Sluiting secretariaten rond de kerst en jaarwisseling

### ■ Kantoor Binnenvaart/ONS/RKSB

24 december 's namiddags

31 december 's namiddags

vrijdag 2 januari

De ONS/RKSB-jaarvergadering wordt gehouden op zaterdag 27 december bij het KSCC Schipperscentrum in Nijmegen.

### ■ CBOB

24 december 's namiddags tot maandag 5 januari.

De CBOB-voorlichtingsvergaderingen vinden gewoon doorgang. (Meer informatie op pag. 25, secretariaatsmededelingen.)

Voor spoedeisende zaken zijn de volgende medewerkers telefonisch bereikbaar:

Kantoor Binnenvaart:

Jan Veldman - 06-53811040

ONS/RKSB/KB:

Gerard Kester - 06-55195130

CBOB/KB:

Henk van der Velde - 06-55871403

Overige secretariaten in het Rijn- en binnenvaarhuis

Stichting SAB (1<sup>e</sup> etage):

24 december en 31 december 's namiddags.

BVB/Kon. Schuttevaer/Bureau

Telematica/CBRB/IVR/Bureau

Informatica (3<sup>e</sup> etage):

29, 30 en 31 december en 2 januari.

De Telematicadag is op dinsdag 30 december bij het KSCC Schipperscentrum in Nijmegen.

Bestuur en medewerkers van Kantoor Binnenvaart, de aangesloten organisaties en de redactie van Magazine Binnenvaart wensen alle leden, contractanten, donateurs en overige lezers

Prettige feestdagen en een voorspoedig 2004!

.....

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

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