

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 4 - NUMMER 9 - SEPTEMBER 2002

*BT: Behoeft* aan  
breedbandig mobiel

*Arbeidsconflict* niet  
laten escaleren

*Emissienormen* Rijn  
per 2003 van kracht

*MVO ook in de*  
binnenscheepvaart

**A d v e r t e n t i e**  
**F u l l C o l o r**

## 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

Jos Hoffmann

## Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

## Layout en opmaak

Artnic Creatief Servicebureau,  
Deventer

## Uitgever

Ph.A. van Borselen  
Kluwer,  
Postbus 23  
7400 GA Deventer  
Tel.: 0570-648971

## Abonnementen en

### verzending

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

Abonnementsprijs 2002: 75 euro

Een abonnement kan ieder  
gewenst moment ingaan.

Beeindiging 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

e-mail bunk001@worldonline.nl

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

## Drukkerij

Salland De Lange

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



Nederlandse  
**uitgeversverbond**  
Groep uitgevers voor  
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

## Foto voorpagina:

Binnenvaart en zeevaart. Twee  
werelden, maar met legio raakvlakken.  
Laden uit de zeeboot, of juist erin  
lossen. Uitkijken voor de zeeboot op  
Westerschelde, Eems en in de zee-  
havens. Of het zeeschip per sleepboot  
verhalen danwel de haven binnen of  
buiten brengen – ook dat valt onder  
binnenvaart. (Foto DeltaDesk)



## Handig cadeau bij nieuwe aanmeldingen 4

## Arbeidsconflict niet op de spits drijven 12 en 13



## Emissienormen op Rijn komen eraan 16



## rubrieken

*Nieuws van CBOB, ONS,  
RKSB Sint-Nicolaas, VBR,  
Bond van Eigenschippers en  
Kantoor Binnenvaart*  
**23 en verder**

**Belgische Bladzijden:**  
*Lonen in de binnenvaart* **25**  
*Studietoelagen aanvragen* **26**

Nieuwe ledenwerfactie KB	4
Effe Dubbel	5
Verklaring Arbeids Relatie belangrijk voor aflossers	7
Beter liggen in Maashaven	7
Eerste indrukken uit BT's behoeftenpeiling	9
Ingezonden brieven	11
Mediation	12
Nieuwe emissienormen	16
Ziekte- en WAO-verzekering voor beginnende zelfstandige Maatschappelijk Verantwoord	17
Ondernemen in de binnenvaart	18
SAB daagt studenten uit	21
Hengelo schikt voor rechtbank	22

# Nieuwe ledenwerfactie Kantoor Binnenvaart

Handige vuistratel voor nieuwkomers en aanbengers

door Margit van den Berg

Kantoor Binnenvaart

In het maart-  
nummer werd  
met gepaste  
trots melding

gemaakt van de verwelcoming van de honderdste KB-contractant. Inmiddels is dat aantal op 125 gekomen en hebben zeven administratiekantoren een servicecontract voor bedrijven bij Kantoor Binnenvaart afgesloten. De ledenwerfactie met de vouwkaarten is eind juli beëindigd en alle aanbengers van nieuwe contractanten hebben een cadeaubon voor een Swatch-horloge ontvangen. Deze maand, september, begint Kantoor Binnenvaart met een nieuwe actie.

## Praktisch geschenk

Elke nieuwe contractant ontvangt als welkomstgeschenk een sterke kunststof vuistratel om bouten en moeren zonder al te veel moeite aan- of los te draaien. Een handig stukje gereedschap, dat uitermate geschikt is voor kleine ruimtes waar je met een gewone ratel met lange steel niet goed bij kunt komen.

## Ook de aanbinger wordt beloond

Bent u KB-contractant of lid van een van de deelnemende organisaties en kent u collega's die niet georganiseerd zijn? Maak ze attent op de diensten en voordelen van Kantoor Binnenvaart en vertel dat nieuwe contractanten dit praktische gereedschap gedurende de actieperiode als welkomstgeschenk ontvangen. Als dankzij uw inspanning een nieuwe contractant zich aanmeldt, belonen wij ook de aanbinger met een vuistratel. Voor wat hoort wat, nietwaar?



De stevige 1/2"-ratel met kunststof greep van Gedore is een handig presentje. (Foto DeltaDesk)

## Verzoek om Informatie

Een infopakket kan worden aangevraagd via emailadres: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)

Ja, ik doe mee aan de nieuwe ledenwerfactie van Kantoor Binnenvaart.

- Ik ben nog niet georganiseerd bij een bond en meld me aan als contractant.
- Ik vraag een infopakket voor een collega aan.
- Ik wordt lid van CBOB, ONS, RKSb, VBR, BvE\*.

Zelf ben ik aangesloten bij CBOB / ONS / RKSb / KANTOOR BINNENVAART / VBR / BvE \*

\* Svp doorhalen wat niet van toepassing is.

Mijn gegevens zijn: (= aanbinger)

Naam:

Naam schip:

Adres:

Postcode + Plaats:

Stuur een infopakket met aanmeldingsformulier/servicecontract naar: (gegevens nieuwe contractant)

Naam:

Naam schip:

Adres:

Postcode + plaats:

Datum:

Handtekening:

Na retourontvangst van het getekende servicecontract ontvangt de nieuwe contractant de Gedore vuistratel en ontvangt (indien van toepassing) de aanbinger hetzelfde geschenk.

# Ministers met een binnenvaartverleden

door Jos Hoffmann

**Er werden na het aantreden van Pim Fortuyn in de politieke arena bijzondere Tweede-Kamerverkiezingen voorspeld. Dat zijn het geworden ook. Bizarre zelfs, als gevolg van de moord op 6 mei. Maar ook de uitwerking van de verkiezingen is bijzonder geworden: het CDA weer onverwacht de grootste partij, de LPF in één klap de op een na grootste en de VVD ondanks haar gevoelige verlies terug in de regering. Bijzonder vanuit binnenvaartperspectief gezien, zijn ook de benoemingen van Maria van der Hoeven en Roelf de Boer tot minister van onderwijs respectievelijk verkeer en waterstaat.**

In één keer zitten er nu twee mensen in het kabinet met een recent en actief binnenvaartverleden. Nog nooit eerder vertoond. Ruud Lubbers was het enige kabinetslid dat me uit het verleden bijstaat als iemand met binnenvaartbanden. Maar dat was een kwestie van afstamming, niet van actieve betrokkenheid.

## Herinneren

Over Roelf de Boer is sinds zijn aantreden al het een en ander gepubliceerd. Over zijn dubbellidmaatschap van VVD en LPF, over zijn carrière in de logistieke en havenwereld als topman bij achtereenvolgens Lehnkering en EWT, over zijn voorzitterschap van de Rotterdamse Kamer van Koophandel en niet te vergeten in NRC Handelsblad over zijn naar verluidt vooral persoonlijke ambities. Alsof niet iedereen die tot een kabinet toetreedt ambitieus is. Gelukkig wel; anders wordt het geheid een slaapregering, die niets anders doet dan op de winkel passen. En voerden zijn voorgangers niet ook meer of minder opvallend de Neelie Smit-Kroes Show, de Hanja May-Weggen Show, de Annemarie Jorritsma Show en de Tineke Netelenbos Show op?

Ik ben alvast benieuwd naar de Roelf de Boer Show. Eens kijken hoe een Rotterdamse havenman het landelijke mobiliteitsvraagstuk aanpakt. Zal het wat uitmaken dat hij de eerste mannelijke bewindspersoon op Verkeer en Waterstaat is na een trits vrouwen? Zal te merken zijn dat hij een binnenvaartachtergrond heeft? In de media maakte hij zelf al kenbaar dat dat geen rol zal spelen. Blijkbaar al wetend wat er bij Rijkswaterstaat aan tekorten aan zat te komen, zei hij direct na zijn aantreden reeds dat er eerder minder dan meer geld naar de binnenvaart zal komen. Maar of De Boer daar ook mee wegkomt? Al is milieuwinst niet de eerste insteek van dit kabinet, vervoer over water is nou eenmaal het enige behoorlijke alternatief voor het dichtslibben van de wegen in ons distributieland. De Boer weet dat best. En voor het geval hij die wetenschap zou willen verdringen om niet van het voortrekken van het nest waaruit hij komt beschuldigd te kunnen worden, is het aan de sector om hem daar indringend aan te herinneren. Dat de binnenvaart- en havenbobo's hem persoonlijk kennen en andersom, moet helpen. Net als dat De Boer weet waar het over gaat als er haven- en scheepvaartzaken aan de orde zijn.

## Dame

Maria van der Hoeven is als nieuwe minister van onderwijs nog minder aan bod gekomen in de media. Evengoed trouwens als daarvoor, terwijl ze toch een prominente positie op de kandidatenlijst van het CDA innam. Maar de Maastrichtse politica werkte zich dan ook nooit zo in de schijnwerpers. Binnen de Kamerfractie was ze in de afgelopen oppositiejaren, die (denk aan de val van Jaap de Hoop Scheffer) niet altijd even makkelijk en harmonieus verliepen, vooral een stille kracht met een groot bindend vermogen. Zo opereerde ze ook als eerste voorzitter

van Kantoor Binnenvaart. Onder haar leiding groeide uit een bij elkaar kruipen van verschillende voorheen concurrerende sociaal-economische bonden een hecht samenwerkingsverband. Natuurlijk kwamen haar bestuurlijke capaciteiten en politiek gevoel daarbij zeer van pas, maar zeker zo veel deed haar vermogen om met mensen om te gaan en ze samen te brengen. Een dagblad noemde Maria van der Hoeven naar aanleiding van de kabinetspresentatie op de trappen van Huis ten Bosch 'een kerel in mantelpak'. Hoewel ze haar mannetje absoluut staat, wat als enige vrouwelijke minister en als eerste vrouw na een trits van mannen op Onderwijs (ik denk zelfs als eerste vrouw sinds Marga Klompé) ook wel mag, vind ik die omschrijving niet terecht. Ik heb in haar Kantoor Binnenvaart-tijd in Van der Hoeven niks van een kerel kunnen ontdekken. Wel alles van een dame. Zelfbewust, gedecideerd en doelgericht. En toch een prettig mens. Voor een minister geen verkeerde kwaliteiten. Ook Maria van der Hoeven zal er vast voor waken contacten en bezigheden uit het verleden als bewindsvrouw voort te trekken. Mede gezien haar portefeuille, heeft de sector daarom ook van haar als minister-met-een-binnenvaartverleden geen voorkeursbehandeling te verwachten. Terecht. Maar net als bij De Boer geldt op voorhand, dat het toch op z'n minst makkelijker praat wanneer de beroepsopleidingen voor de binnenvaart en de ouders van varende kinderen nog eens wat van Onderwijs nodig hebben. En als er in het kabinet over het mobiliteitsbeleid wordt gediscussieerd, zie ik Maria van der Hoeven ook nog niet voor meer asfalt pleiten.

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

# Ligplaatsen Maashaven Noordzijde gerenoveerd

Havenmeester J. Lems van Rotterdam en wethouder D. Oudshoorn van de deelgemeente Feijenoord hebben onlangs de gerenoveerde kade van de Maashaven Noordzijde officieel in gebruik gesteld. Een water spuitende patrouilleboot van het Havenbedrijf, de splinternieuwe RPA 10, werd ingezet om het geheel feestelijk te omlijsten.

De gerenoveerde kade is 1400 meter lang. Achter de kade is een nieuw stalen damwandscherm geplaatst. Op de kade zijn zestig bolders opnieuw neergezet en 256 nieuwe wrijfstijlen op de kade bevestigd, waardoor binnenvaartschepen voortaan gemakkelijker kunnen afmeren en opvarenden gemakkelijker van en aan boord kunnen gaan. Voor dit werk is 112.000 kubieke meter grond verzet en 3500 kubieke meter oude kade gesloopt en afgevoerd. Het project kostte 6,5 miljoen euro. In de Maashaven is veel ruimte om af te meren. De kade sluit aan op het (toekomstige) woongebied van Katendrecht, er is een metrostation aan het eind van de kade, een afzetplaats voor auto's en er zijn inzamel punten voor huishoudelijk afval. De Maashaven wordt door dit soort voorzieningen dé binnenvaart-haven van Rotterdam.

Aan de Maashaven-Noordzijde is het tegenwoordig goed liggen voor de binnenvaart.  
(Foto DeltaDesk)

*Fiscus en UWV kritischer op zelfstandig ondernemerschap*

## Verklaring Arbeids Relatie belangrijk voor aflossers

door Jan Veldman

**Sinds begin 2001 is de houding van de Belastingdienst ten opzichte van het zelfstandig ondernemerschap veranderd. In de binnenvaart is met name bij aflosschippers discussie ontstaan over de vraag of wel werd voldaan aan de voorwaarden die voortaan voor het zelfstandig ondernemerschap gelden. Wie over zijn positie twijfelt, kan bij de Belastingdienst een Verklaring Arbeids Relatie krijgen, kortweg een VAR.**

Daarvoor is als centraal aanvraagpunt de Belastingdienst in Winterswijk aangewezen. Wie de verklaring heeft aangevraagd, heeft eind 2001 een tweede verklaring ontvangen dat deze verklaring ook geldt als zelfstandigheidsverklaring voor de WAZ (Wet Arbeidsongeschiktheid Zelfstandigen). Voor degenen die nog geen verklaringen hebben, is het zaak deze alsnog aan te vragen. Anders lopen zij het risico dat het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) alsnog gaat toetsen en tot een andere uitkomst komt. Waar de Belastingdienst namelijk meerdere aspecten betreft bij de beoordeling, ligt bij de UWV-toets het accent vooral op de aard van de gezagsverhouding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Sowieso al een tamelijk vaag te duiden verhouding, die gemakkelijk

tot discussie kan leiden. Voor 2002 zou voor het UWV de verklaring van de Belastingdienst als leidraad gelden.

### Meer verwarring

De bedoeling van deze operatie was vooraf duidelijkheid te verschaffen over de verhouding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Tot nu toe is er echter alleen maar verwarring gezaaid. Door het overmatige belang dat aan het abstracte begrip gezagsverhouding wordt toegekend, zijn veel opdrachtnemers niet meer zeker van hun positie. Dit geldt zeker voor degenen die geen stoffelijk product verkopen, maar hun kennis of kunde. Bijvoorbeeld bij aflosschippers is dat het geval. Kantoor Binnenvaart blijft daar waar mogelijk de politiek erop wijzen dat zij duidelijkheid in deze moet scheppen voor opdrachtgevers en opdrachtnemers door duidelijk te meten criteria vast te leggen voor een gezamenlijke verklaring. Let overigens op de einddatum van de VAR. Per 31-12-2002 eindigen de eerst afgegeven exemplaren.

*Voor het verlengen en aanvragen van de Verklaring Arbeids Relatie kan men zich wenden tot: Belastingdienst, Postbus 9001, 7100 GB Winterswijk; tel. 0543 540.600.*

# 'Ik heb minder geladen dan aangenomen. Wat factureren?'

*Ik heb in Duitsland geladen voor Nederland onder de voorwaarden van de wet 1994. Ik had circa 500 ton aangenomen, maar er was maar goed 400 ton. Over hoeveel ton moet ik de vracht berekenen?*

Volgens de destijds geldende wettelijke bepalingen, wordt de vracht in principe berekend naar het gewicht dat op het connossement of Ladeschein is vermeld. In de toelichting op de wet wordt evenwel vermeld dat indien buiten toedoen van de vervoerder minder wordt geladen, een aftrek van maximaal 2,5 procent op het aangenomen gewicht in de binnenvaart gebruikelijk is. Dit komt dus overeen met het zogenoemde circa-beding dat we in Nederland kennen. Het nieuwe Transportrecht (geldig sinds 1 juli 1998) kent hetzelfde principe als de oude wettelijke bepalingen: vracht is betaalbaar over het connossements-

gewicht. Het circabeding wordt niet vermeld.

Om onduidelijkheid over zowel het al of niet toepassen van het circabeding als een aftrek op de vracht te voorkomen, zou men in feite op charter een blokvracht moeten afspreken of overeenkomen dat de vracht betaalbaar is over het aangenomen gewicht.

•••

*Ik heb de informatie over de nieuwe bemanningsregeling voor de Rijn gelezen en ook de hele regeling van de internetpagina van Kantoor Binnenvaart gehaald. Hoe zit het nu echter met de aantekening in het certificaat dat ik volgens de S2-variant mag varen? Ik heb een motorschip van 95 meter.*

Alleen varende motorschepen en motorschepen die langszij gekoppelde vaar-

tuigen voortbewegen, mogen volgens de S2 varen indien het schip is uitgerust met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie. In principe moet op het certificaat aangetekend worden dat het schip aan de S2 voldoet. De verschillende onderzoekscommissies (voor Nederland de SI) hadden de toeloop echter nooit kunnen verwerken en op het certificaat is toch af te lezen onder punt 34 of het schip is uitgerust met een op afstand bedienbare boegbesturingsinstallatie. Om praktische redenen is daarom gekozen voor een overgangsregeling, die inhoudt dat de aantekening 'schip geschikt voor S2' uiterlijk per 1 juli 2007 op het certificaat moet staan. Dit betekent dat vrijwel alle bestaande schepen de aantekening bij het vernieuwen van het certificaat kunnen verkrijgen.

## Najaarscursussen bedrijfshulpverlening

**Arbode Maritiem heeft voor het najaar weer een aantal data gepland voor de cursus bedrijfshulpverlening. Voor degenen die het certificaat al hebben, zijn er herhalingscursussen 'eerste hulp en reanimatie' en 'brand en ontruiming'. Contractanten van Kantoor Binnenvaart en leden van de aangesloten organisaties genieten korting op de deelnameprijzen.**

De bhv-cursus beslaat twee dagen, voor de herhalingscursussen moet een dag worden uitgetrokken. De cursusplaatsen zijn verspreid over het land: Nijmegen, Rotterdam en Enkhuizen.

De cursussen worden gegeven onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor Bedrijfshulpverlening (NIBHV). Bij het onderdeel 'brand en ontruiming' wordt in de najaarscursussen nog meer aandacht besteed aan de bedrijfsspecifieke omstandigheden van de scheepvaart, met name gericht op de praktijk. In de reanimatiecursussen worden de nieuwe richtlijnen van de Nederlandse Reanimatieraad verwerkt. Vanaf 1 janu-

### Cursusdata\*

Plaats	basis BHV	herh. BHV EH	Herh. BHV BO
KSCC, Nijmegen	6/9 + 7/9	22/11	
	16/10 + 17/10		
	13/12 + 14/12		
AMVV, Rotterdam	13/9	18/10	
	1/11	25/10	
	29/11		
Maritiem Buitenmuseum, Rotterdam	8/11		29/11
	6/12		
Enkhuizer Zeevaartschool, Enkhuizen	25/9 + 26/9	24/10	
	6/11 + 7/11		
	4/12 + 5/12		
Prijzen leden inclus. lunch, exclus. btw	260,-	140,67	187,56

ari 2003 wordt nog uitsluitend volgens deze richtlijnen gewerkt en geëxamineerd.

Vanaf 1 september 2002 krijgen cursisten een BHV-legitimatiepasje bij hun certificaat. Dit is één jaar geldig. Aan dit pasje is een ongevallen- en aansprakelijkheidsverzekering gekoppeld, die

recht geeft op een dekking voor ongevallen tijdens werkzaamheden als BHV'er (calamiteiten, oefening en opleiding).

*Informatie over cursusinhoud en aanmelding bij Arbode Maritiem in Gorkum.  
tel. 0183 629 825 e-mail:  
mail@arbodemaritiem.nl*

# Peiling maakt behoefte aan breedbandig mobiel duidelijk

Kijken naar alternatieven voor UMTS

door Nick van Haag, projectleider BT



Op het moment dat dit magazine aan boord ligt, heeft Bureau Telematica waarschijnlijk zojuist de definitieve resultaten van



de Vaartonline ICT-behoeftepeiling bekendgemaakt. Tijdens het schrijven van dit artikel, ruim een maand tevoren, zijn we nog druk bezig met het verwerken van de binnengekomen reacties. Waarvoor we u overigens hartelijk bedanken.

Tot nu toe tekent zich een duidelijke trend af. Bij het opmaken van een tussenbalans wordt duidelijk dat toepassingen op het gebied van reismanagement de hoogste prioriteit hebben bij varende ondernemers. Scheepvaartberichten en actuele waterstanden scoren tot nu toe het hoogst. Dat zal niemand echt verbazen. Maar ook aan online weerberichten, betonningswijzigingen en elektronische kaarten blijkt veel behoefte te zijn. Deze toepassingen hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat de gewenste online-informatie dynamisch is, dus vaak ververst moet worden in de loop van een zekere tijdperiode. Voor bepaalde informatiestromen is dan een -betaalbare- breedbandige mobiele verbinding noodzakelijk. Met GSM-data kom je er niet.

## Veel PC-gebruikers

De peiling bevestigt ook eerdere inschattingen van Bureau Telematica van het aantal binnenvaartbedrijven dat gebruikmaakt van een of meer PC's. Die hoeveelheid schommelt in de tussenstand van de peiling rond de zeventig procent. De stijging van het aantal online PC-gebruikers lijkt ronduit verrassend. Als de gemeten trend zich



Bureau Telematica was de afgelopen maand druk met het verwerken van de enquêteresultaten. (Foto DeltaDesk)

voortzet, zou het wel eens kunnen dat meer dan vier vijfden van de PC-gebruikers gebruikmaken van e-mail en/of internet. Twee jaar geleden was dat nog maar een derde. Zoals gezegd, het is een tussenstand.

Het is een beetje wrang dat net op het moment dat de behoefte aan betaalbare, stabiele en snelle mobiele verbindingen in de binnenvaart glashelder op tafel ligt, in de media openlijk getwijfeld wordt aan de komst van UMTS, de beoogde opvolger van de huidige generatie GSM-netwerken. De Volkskrant van 8 augustus meldde dat vier telecombedrijven hebben aangegeven dat ze de introductie van UMTS willen uitstellen of afblazen. "Het lijkt een kwestie van tijd voordat veel telecommers opnieuw miljardenverliezen moeten incasseren". (...) Voor UMTS is een compleet nieuw en peperduur zenderpark nodig. De twijfel groeit of zo'n investering wel zinvol is. Het lijkt slechts een kwestie van tijd voordat de bedrijven als KPN hun UMTS-licenties, die op de balans prijken als miljardenbezit, zullen moeten afwaarderen. Met nieuwe miljardenverliezen als gevolg", aldus de krant.

## Slimme combinatie

Bureau Telematica twijfelt al langer aan een grootschalige uitrol van UMTS, waar de binnenvaart direct van kan profiteren. In de plannen van de telecombedrijven hebben stedelijke gebieden en zakelijke centra prioriteit. Het bereiken van volledige UMTS-dekking langs alle Europese vaarwegen kan wel eens een kwestie van tien jaar of langer zijn. Het loont de moeite om alternatieven te bekijken. Bureau Telematica onderzoekt momenteel of een slimme combinatie van bestaande technieken, waarin ook draadloze netwerken een rol spelen, de ICT-behoefte van binnenvaartondernemers kunnen dekken. Zowel nu als pakweg de komende tien jaar. Zie hierover ook de publicatie in Weekblad Schuttevaer van 10 augustus. Bij verschillende gelegenheden willen wij hierover van gedachten wisselen met varende ondernemers. Dit kan in ieder geval via de (online) Klankbordgroep Nautische Software van BT. Kijk daarvoor op onze website. BT nodigt u van harte uit om mee te denken.

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

## Sloopgelden (1)

Het wordt een probleem dat de banken geen geld meer in goede, doorgerepareerde schepen willen steken, waar op dit moment toch nog best een goed inkomen mee te verwerven is. Het is op zich een vreemde situatie dat een beginnend ondernemer, of een die al een paar jaar bezig is, geen geld kan krijgen voor een groter of jonger schip, maar wel voor nieuwbouw.

Ik verdenk de banken ervan dat ze graag grote nieuwe schepen financieren met heel grote hypotheeken, waardoor de ondernemer opgezaagd wordt met zware financiële verplichtingen, waardoor het schip geen dag meer stil kan liggen en er voor elke prijs die de verlader dicteert gevaren moet worden. De verlader verkrijgt nu via de banken indirect de marktmacht: hoe meer nieuwbouw, hoe meer macht.

Een beetje bank heeft buiten een klein belang in schepen door kredietverstrekking, heel erg veel belang door middel van aandelen en zeer grote leningen in grote industrieën, zoals staalfabrieken en elektriciteitscentrales,

die veel vervoer nodig hebben via de binnenvaart, het spoor en het wegtransport en eventueel de pijpleiding.

Vanuit de Europese Unie moeten deze concurreren met het andere grote machtsblok Amerika. Daarvoor is goedkoop vervoer noodzakelijk, desnoods ten koste van de vervoerder. De banken willen een hoog rendement van het geïnvesteerde vermogen in de industrie.

Het concurreren met Amerika gaat trouwens al erg goed, Corus (Hoogovens) levert het staal al goedkoper in Amerika dan de Amerikanen het zelf kunnen produceren. Dat was wel leuk, alleen heeft de regering Bush de invoerrechten nu zoveel verhoogd dat het geïmporteerde staal toch weer duurder is, en dat in het land dat ons als groot voorbeeld van een totaal geliberaliseerde markt wordt voorgehouden.

Ook vraag ik me af of iedere schipper tussen de 25 en 35 jaar wel zo graag een nieuwbouwschip met hoge hypotheek wil, want een hypotheek over twintig jaar wil zeggen dat

de bewuste man dan 45 tot 55 jaar oud is en nog twintig lange jaren heel hard moet varen om zijn schuld af te kunnen lossen. Veel schepen worden al berekend op 24 uur varen, wat toch een vrij intensief gebruik van schip en uitrusting is. Na twintig jaar is alles al behoorlijk versleten, ofschoon begonnen wordt met nieuw materiaal. Ook zal er in die periode aan apparatuur, hoofd- en hulpmotoren gerepareerd c.q. vernieuwd moeten worden.

Wat dat betreft zou het inderdaad geen raar idee zijn om het geld uit het sloopfonds te gebruiken om er gebruikte goede schepen mee te financieren, of er desnoods een garantiekrediet van te maken, zoals de staatsgarantie. Misschien worden de banken daardoor gedwongen weer oudere schepen te financieren, uit angst dat men anders omzet gaat missen en de greep op de binnenvaart zal verliezen.

A. A. van den Ouden,  
ms Victorie

## Sloopgelden (2)

Ik kan me niet zo vinden met het idee dat mensen die niet wilden verjongen of vergroten, om wat voor goede reden dan ook, nu dan toch geholpen moeten worden. Het is nu toch ook niet zo dat het verkopen van een oud schip opeens een probleem is, dit speelt al jaren.

In 1998 verkocht ik mijn schip van 700 ton uit 1931 met zoveel verlies, dat ik nog minder handgeld had dan toen ik in 1991 begon. Dat is een risico van de onderneming. Iemand die nu zijn schip voor weinig geld weg moet doen, en ook geen pensioen heeft opgebouwd zodat hij niet van zijn oude dag kan genieten, heeft (sorry dat ik dit zo zeg) niet aan goede bedrijfsvoering gedaan.

Wel vind ik het een goed plan om mensen die de aankoop van een schip geheel en alleen om de leeftijd en/of grootte van het schip niet bij een bank rond kunnen krijgen, te helpen met een soort startersfonds.

Joannes & Fina Oorburg,  
ms Comienzo

## Bunkerpraktijken in Duitsland

Wij waren op 27 juni opvarend in Würzburg met als bestemming Regensburg en wilden bij bunkerbedrijf MSG gasolie bijbunkeren. In eerste instantie zei het bunkerpersoneel me dat er contant betaald moest worden. Echter, na mijn protest dat dit niet meer van deze tijd was, werd na telefonisch overleg toch gebunkerd. Op rekening.

Wij losten in Regensburg, laadden weer in Kelheim voor Bramsche a/h Mittellandkanal en kwamen daar vrijdag 12 juli leeg. Omdat we niet aan de reis waren, bleven we het aansluitende weekeinde liggen en gingen we met de auto op familiebezoek, waarbij we op ons thuisadres gelijk de post ophaalden. Daar was ook de rekening van bunkerbedrijf MSG bij, vergezeld van een Gutschrift. De rekening bedroeg € 1055,89 voor 2283 liter, wat neerkomt op € 462,50 per m<sup>3</sup>. Bij betaling binnen 14 dagen mochten wij € 433,77 in mindering brengen. Het komt er dus op

neer dat als ik niet op tijd betaal, door MSG gestraft word voor een bedrag van € 433,77 - dat is bijna 1000 gulden. Gelukkig zag ik de rekening bijtijds.

Ik wil mijn collega's waarschuwen alert te zijn op een dergelijke handelwijze.

S. A. Voetstra,  
ms Intento

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

# Laat arbeidsconflict g

## Mediation zoekt naar respectvolle gezamenlijke oplossing

**Arbeidsconflicten komen in de binnenvaart net zo goed voor als in elke andere bedrijfstak. Lang niet iedere werkgever heeft de ideale werknemer(s) aan boord. Evenmin als iedere werknemer het geluk heeft de ideale schipper te treffen. En treft hij het wat dat aangaat wel, is de ideale schipper dan ook de ideale personeelschef? Weet de particuliere binnenvaartondernemer om te gaan met een arbeidsconflict, of ligt het 'Rot maar op' hem op de lippen bestorven? Menig zelfstandig ondernemer heeft moeite met dit aspect van het werkgeverschap. Mediation kan dan uitkomst bieden. Mediation is een eigentijdse vorm van bemiddeling, die de laatste jaren sterk in opkomst is.**

Na ruzies in families en partnerrelaties zijn verstoorde arbeidsverhoudingen de meest voorkomende geregistreerde conflicten, blijkt uit onderzoek. De binnenvaart heeft wat dat aangaat vast geen uitzonderingspositie. Vergelijkingsmateriaal met andere sectoren is niet voorhanden, maar bij de vakbonden waar binnenvaartpersoneel onder valt, kloppen heel wat mensen aan die met hun baas overhoop liggen. Niks bijzonders, want waar mensen zijn en zeker waar gezagsverhoudingen gelden, gaat het altijd wel een keertje mis. En in deze sector is de kans op wrijvingen ook nog eens wat groter, aangezien werkgever/superieur en werknemer veelal dag en nacht op elkaars lip zitten.

### Onwerkbaar

Arbeidsconflicten, in de binnenvaart vanwege de minimale sociale afstand tussen de partijen menigmaal verweven met of zelfs verwekt door persoonlijke ergernissen, kunnen soms hoog oplopen. Dat leidt al gauw tot een onwerkbaar situatie, met name als een werkgever maar een of een paar mensen in dienst heeft en de gebrouilleerde partijen –zoals aan boord- vrijwel voortdurend met elkaar te maken hebben. Kiezen voor de oplossing: 'Als je het niet zus of zo wilt, is dáár de loopplank', is dan een wel heel makkelijke en onelegante weg. En trouwens ook niet altijd echt makkelijk. Want gooit de weggebonjourde werknemer de kont tegen de krib en stapt hij naar een bond of advocaat, dan onttaardt het nog al eens in een loopgravengevecht – met alle erger-

nis en vaak ook kosten van dien. Toch wordt deze weg nog al eens bewandeld in het Midden- en Kleinbedrijf (MKB), waar de particuliere binnenvaart deel van uitmaakt. Eenmansbedrijven, man/vrouw-VOF's en ook kleinreders hebben nou eenmaal geen afdeling Personeel en Organisatie, die zich bij grote ondernemingen met zulke zaken bemoeit en die bevolkt wordt door mensen die hebben doorgeleerd in arbeidsrelaties, menskunde en conflictbeheersing. De particuliere binnenvaartondernemer staat er zelf voor en kan op niets anders terugvallen dan de

over het ongenoegen? Of laten praten? Laten we eerlijk zijn: lang niet alle binnenvaartondernemers zijn in de wieg gelegd voor personeelswerk. Maar ze kunnen wel een beroep doen op mensen die dat wél zijn. Diverse Kamers van Koophandel in Nederland houden zogeheten mediationsprekuren, gericht op conflicten in en rond MKB-bedrijven. Deze spreekuren zijn gratis. Ook zijn in het land tal van particuliere mediators actief; bij het Nederlands Mediation Instituut (MDI) zijn circa 1800 geregistreerde mediators ingeschreven.

### Emoties in kaart

Ondernemers in het MKB zijn, generaliserend gesteld, vaak primair ingestelde mensen. Ze gaan voor de volle honderd procent voor hun bedrijf en verwachten vaak van werknemers dat zij dat ook doen. Maar de belangen en drijfveren van werkgever en werknemer sporen nooit tot in details. Waar ze uiteenlo-

## Zachtere en goedkopere aanpak dan met advocaat

tact, diplomatie, ervaring, sociale vaardigheid en gezond verstand die hem hopelijk –zowel voor zichzelf als voor de werknemer- in behoorlijke doses zijn aangeboren of bijgebracht.

### In de wieg gelegd

Een conflict is immers niet altijd een gevecht, een strijd. Conflicten die nog in het stadium van wrijving verkeren, zijn vaak oplosbaar. Waarom zou je een werknemer die steeds maar weer klaagt over te weinig loon of vrije tijd, die z'n werk niet naar volle tevredenheid doet of die de sfeer aan boord verstoort gelijk aan de dijk zetten? Waarom niet eerst eens goed praten met die werknemer

pen, kan ongenoegen en spanning ontstaan. De primair ingestelde werkgever heeft dan veelal de neiging om dat de werknemer aan te rekenen, zoniet te verwijten. Eerst naar zichzelf kijken (Hoe functioneer ik als werkgever? Zijn mijn eisen redelijk? Is mijn houding correct? Etc.) zal hij niet gauw doen. Toch is het volgens mediators de aangewezen manier voor het oplossen van een (arbeids)conflict om te beginnen met analyseren hoe en waar dat conflict is ontstaan, waarbij de eerste stap moet zijn dat de werkgever kritisch naar zichzelf kijkt. Voor veel mensen is dat moeilijk. Een mediator, die als onafhankelijke derde met de partijen praat, kan daarbij helpen. Hij zal na een eer-

# een gevecht worden

lijk gesprek zowel de een als de ander voorhouden wat naar zijn bevinding ieders opstelling is. „Het inschakelen van een advocaat leidt vaak tot bikkelhard onderhandelen. Een zachtere (en goedkopere) vorm, die beide partijen met respect tot elkaar kan brengen, is mediation. Mediation is bedoeld om de emoties van beide partijen in kaart te brengen en vervolgens te komen tot een gezamenlijke oplossing”, zei mediator Wim Koning daar onlangs over in de Kamerkrant. Hij is de projectleider van het mediationspreekuur bij de Kamer van Koophandel Midden-Brabant.

## Niet aanmodderen

Het kan nooit kwaad om eerst zelf als werkgever wat extra inspanningen te doen om te proberen een conflict de wereld uit te helpen. Voor een ontslagen werknemer moet je tenslotte maar zien weer een ander in de plaats te krijgen, en in de binnenvaart ligt personeel niet voor het oprapen. De extra inspanningen die personeelsfunctionarissen veelal adviseren, liggen op het persoonlijke vlak. Knoop met de werknemer over wie je ontevreden bent ook eens gewoon een menselijk praatje aan. Over hoe het thuis is, over hobby's, voetbal of wat dan ook. Misschien kom je er dan achter dat hij slecht in z'n vel zit en/of slecht presteert door privé-besognes. Daarover kunnen praten, wil nog wel eens helpen. Bovendien ontstaat zo een mate van vertrouwelijkheid, waarin makkelijker het (sluimerende) conflict kan worden aangekaart en uitgediept en mogelijk meer ontvankelijkheid ontstaat voor de kritiek van 'de baas' en voor afspraken over verbetering. Als werkgever hoeft je echter ook geen sociaal of zendingswerker te worden. Lukt het na een paar goede gesprekken niet om zelf het conflict de wereld uit te helpen, blijf dan niet aanmodderen, adviseren deskundigen. Maar ga dan evenmin gelijk al over tot drastische maatregelen. Want dan kan, al dan niet via de Kamer van Koophandel, contact



Zet een werknemer waar je ontevreden over bent niet zomaar aan de dijk. Laat een arbeidsconflict niet uit de hand lopen. Een mediator in de arm nemen kan veel ergernis, ruzie en geld besparen. (Foto DeltaDesk)

worden opgenomen met een mediator voor het maken van een afspraak. Het is echter wel aanbevelenswaard dat beide partijen het erover eens zijn om zo'n mediator in de arm te nemen, aangezien deze alleen met kans op succes kan opereren als werkgever en werknemer het oogmerk hebben het conflict zonder bebloede koppen te beëindigen.

## 'Outplacement'

In de Kamerkrant van mei geven personeelsdeskundigen nog een handig advies aan werkgevers in het midden- en kleinbedrijf, die wrijving of een conflict met personeelsleden hebben: Zet –al dan niet na mediation- de betrokkene niet zomaar aan de dijk, maar kijk eens (zo mogelijk in onderling overleg) of er bij een collega geen arbeidsplaats is waar hij of zij misschien beter aardt. Outplacement op particuliere maat. En

wellicht heeft die andere binnenvaart-ondernemer een stuurman of matroos rondlopen, die ook liever op een ander schip en bij een andere baas zou werken. Want zoals gezegd: niet elke werknemer is ideaal, maar evenmin is elke werkgever dat. Nieuwe combinaties klikken soms beter.

Zo'n aanpak van een probleem biedt nog wel eens onvermoede mogelijkheden. En het imago van de binnenvaart als werksector heeft er ook nog eens baat bij wanneer bekend wordt dat schippers moeite voor hun mensen doen, zelfs als er vuiltjes aan de lucht zijn, in plaats van ze de wal op te schoppen.

Meer informatie?  
[www.kvk.nl](http://www.kvk.nl)  
[www.nmi-mediation.nl](http://www.nmi-mediation.nl)

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

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

# Emissienormen in Rijnvaart worden per 2003 van kracht

*Bestaande en vervangingsmotoren vallen niet onder regeling*

door Gerard Kester

**Met ingang van 1 januari 2003 gelden in de Rijnvaart voorschriften voor de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes uit dieselmotoren met een nominaal vermogen van 37 kW of meer. De emissienormen gelden voor de nieuw geplaatste motoren en bij afgifte van een nieuw of vernieuwd certificaat van onderzoek schepen op de Rijn na 31 december 2002.**

Let dus op! Als de motor in 2002 wordt ingebouwd en het certificaat wordt afgegeven in 2003, moet de motor aan de emissienormen voldoen en volgens de nieuwe normen gecertificeerd zijn. Er zijn nogal wat vragen geweest over de aantekeningen op het certificaat en over de manier waarop je aan moet tonen dat de motor al in het schip stond en derhalve niet aan de nieuwe emissie-eisen hoeft te voldoen. Het uitgangspunt van de regeling is evenwel, dat certificering en aantekening op het certificaat uitsluitend vereist is voor de motoren die onder de regeling vallen. Hoe zal dat in zijn werk gaan?

## Nieuwbouw

Voor het gemak zullen we een onderscheid maken tussen de bestaande schepen met certificaat en de schepen die

op of na 1 januari 2003 een eerste certificaat krijgen, dus de nieuwbouw. Voor deze schepen worden alle dieselmotoren –hoofd- zowel als hulpmotoren- met een nominaal vermogen van 37 kW of meer in het certificaat vermeld. Een speciaal daarvoor aangewezen expert controleert aan boord of de motoren aan de installatievoorwaarden voldoen. Bij verlenging van het certificaat, bij nieuwbouw meestal na tien jaar, wordt deze procedure herhaald.

## Bestaande schepen

Met de bestaande schepen worden hier bedoeld de schepen die een certificaat van onderzoek hebben dat voor 1 januari 2003 is afgegeven. De emissienormen gelden niet voor de motoren die op dat moment al geplaatst zijn. Daarom is daarover ook niets in het certificaat vermeld. Geen vermelding betekent dat er geen motoren zijn die onder de regeling vallen.

Als men na 1 januari 2003 een nieuwe motor van 37 kW of meer plaatst, moet deze aan de eisen voldoen en komt een expert aan boord controleren of de motor aan de installatievoorwaarden voldoet. In het certificaat van onderzoek wordt een aantekening betreffende de motor opgenomen.

*Bestaande scheepsdiesels vallen niet onder de emissienormering die per 1 januari 2003 van kracht worden in de Rijnvaart. (Foto DeltaDesk)*

## Vervangingsmotor

In de regeling is een uitzondering gemaakt voor zogeheten vervangingsmotoren. Dat zijn, zegt de tekst, gebruikte en gereviseerde motoren, die qua vermogen, toerental en installatievoorwaarden vergelijkbaar zijn met de motoren waarvoor ze in de plaats komen. Deze omschrijving is tamelijk vaag. Daarom is in een beleidsregel van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Scheepvaart (voorheen SI) het begrip als volgt nader uitgewerkt.

- Een vervangingsmotor is een aantoonbaar gereviseerde, gebruikte motor.
- Een vervangingsmotor mag van een ander fabrikaat en motortype zijn dan de oorspronkelijke motor.
- Een vervangingsmotor is van hetzelfde bloktype (lijnmotor, V-motor) als de oorspronkelijke motor.
- Een vervangingsmotor heeft hetzelfde aantal cilinders als de oorspronkelijke motor.
- Een vervangingsmotor mag een andere cilinderinhoud hebben dan de oorspronkelijke motor.
- Het nominale motorvermogen van een vervangingsmotor wijkt ten hoogste tien procent af van dat van de oorspronkelijke motor.
- Het toerental van een vervangingsmotor wijkt ten hoogste tien procent af van dat van de oorspronkelijke motor.

## Gecertificeerde motoren

Motoren worden per type, model of groep op een testbank gecontroleerd op uitlaatgassen en uitstoot van deeltjes en verkrijgen daarna al of niet een goedkeuring en certificaat. Op de internetpagina van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)) staan de motoren die aan de eisen voldoen. De lijst is ook op te vragen bij Kantoor Binnenvaart.

# Vrijwillige voortzetting van ziekte- en WAO-verzekering

Startende ondernemer moet binnen vier weken kiezen

door W. M. van der Veen, relatiebeheerder Binnenvaart/Zeevaart Anker Advies



**Iedere schipper die een eigen onderneming wil beginnen - en dus zelfstandig ondernemer wordt - krijgt te maken**

**met het fenomeen arbeidsongeschiktheidsverzekering, de AOV. Vaak is de startende ondernemer van mening dat de premie hoog is ten opzichte van de kleine kans dat hij arbeidsongeschikt wordt. En - zo redeneert men - de wettelijke basisvoorziening (WAZ) zal wel voldoende zijn. Als men wat langer als zelfstandige werkt, neemt de wens een arbeidsongeschiktheidsverzekering te hebben weer toe.**

Bij een starter kan de situatie zich voordoen dat er door aanloopkosten de eerste jaren weinig of geen winst wordt gemaakt. Er hoeft dan geen WAZ premie betaald te worden. Met als gevolg dat men bij arbeidsongeschiktheid geen uitkering via de WAZ ontvangt.

Een startende ondernemer heeft de mogelijkheid om zich bij een verzekeringsmaatschappij tegen arbeidsongeschiktheid te verzekeren, maar ook vrijwillige voortzetting van de Ziektewet- en/of WAO-verzekering bij het Uitvoeringsinstituut Werknemers Verzekeringen (UWV) is mogelijk. De starter had daar voordien meestal al een verzekering als werknemer; deze wordt hiermee voortgezet.

## Voorwaarden

De vrijwillige verzekering van het UWV staat in principe open voor iedereen die als zelfstandige gaat werken. Voorwaarden zijn:

- jonger dan 65 jaar
- woonachtig in Nederland
- volledig of deels startend zelfstandig ondernemer
- meewerkend echtgenoot/geregistreerd partner (bij volledig zelfstandig ondernemer)

De mogelijkheid dat een meewerkend echtgenoot/geregistreerd partner meeverzekerd kan worden, is aantrekkelijk wanneer hij of zij niet als werknemer of vennoot geregistreerd staat, maar wel meewerkt in het bedrijf. Bij eventuele arbeidsongeschiktheid valt dit deel aan werkzaamheden weg, met de nodige negatieve gevolgen voor de winst.

Recht op vrijwillige voortzetting is er onder bepaalde voorwaarden:

- men moet één jaar onmiddellijk voorafgaand aan het einde van zijn verplichte ZW/WAO-verzekering onafgebroken wettelijk verzekerd zijn geweest tegen de financiële gevolgen van ziekte en arbeidsongeschiktheid. Deze periode mag maximaal zestig dagen onderbroken zijn.
- Gaat men gedeeltelijk als zelfstandige werken en blijft men deels in loondienst, dan dient men drie jaar onmiddellijk voorafgaand aan het begin van de vrijwillige verzekering verzekerd te zijn geweest. Ook hier geldt dat deze periode maximaal zestig dagen onderbroken mag zijn.
- Een verzoek tot toelating tot de vrijwillige verzekering moet worden ingediend binnen vier weken nadat de verplichte verzekering stopt.

## Bedrag

Vier weken is zeer kort, vooral omdat bij het starten van een bedrijf niet direct aan een arbeidsongeschiktheidsverzekering wordt gedacht. Echter, zijn de vier weken om, dan is er beslist geen mogelijkheid meer tot vrijwillige voortzetting en is men aangewezen op de particuliere verzekeringsmaatschappijen.

Als men zich vrijwillig wil verzekeren, is men min of meer vrij zelf te bepalen welk bedrag men wil verzekeren. Het verzekerd bedrag mag niet hoger zijn dan het inkomen dat men per dag bij

ziekte of arbeidsongeschiktheid volgens de UWV mist. Verder is er een maximum, het zogenaamde maximum WAO dagloon.

Een particuliere verzekering kijkt uiteraard ook naar de hoogte van het inkomen in verhouding tot het verzekerd bedrag. Maar een bedrag boven het maximale dagloon is zeker wel mogelijk, mits het gemiddeld inkomen dit toelaat.

## Sociale wetgeving

De hoogte van de uitkering is bij ZW/WAO bij volledige arbeidsongeschiktheid maximaal zeventig procent van het laatst verdiende loon. Een particuliere verzekeringsmaatschappij keert bij volledige arbeidsongeschiktheid het volledige verzekerde bedrag uit.

Bij vrijwillige voortzetting heeft men te maken met de sociale wetgeving. Deze regelt dat bij langdurige arbeidsongeschiktheid uitgegaan wordt van het criterium 'gangbare arbeid' (wat kan iemand nog). Particuliere verzekeraars gaan vaak uit van het criterium 'beroepsarbeidsongeschiktheid' (kun je je beroep nog uitvoeren) of het criterium 'passende arbeid' (wat zijn er nog aan passende mogelijkheden gezien leeftijd, opleiding en ervaring).

Een eigenrisicotermijn van twee dagen is alleen mogelijk bij vrijwillige voortzetting; een particuliere verzekering keert vaak pas na minimaal veertien dagen uit.

Vrijwillige voortzetting kan in een aantal gevallen gunstig zijn, maar aan de andere kant heeft het ook een aantal nadelen. Een vergelijking met particulier verzekeren is zeker de moeite waard. Belangrijk is in ieder geval vroegtijdig over deze materie na te denken.

# Maatschappelijk verantwoord ondernemen in de

*Geïntegreerd zorgsysteem zou aparte initiatieven moeten vervangen*

door Elise de Zwart, ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Binnenvaart & Vaarwegen

**De term 'maatschappelijk verantwoord ondernemen' (MVO) wordt steeds vaker gebruikt en dan met name richting ondernemingen of sectoren die in de ogen van de publieke opinie onvoldoende aandacht schenken aan zaken die maatschappelijk gezien in het oog springen, zoals milieu en veiligheid. Denk bijvoorbeeld aan de ramp met de olietanker Erika of de gebeurtenissen in Enschede en Volendam. Maar wat is nu precies MVO?**

In een advies van de Sociaal Economische Raad (SER) uit 2000 worden onder ondernemingen die zich met MVO bezighouden bedrijven verstaan, die streven naar welvaart in drie dimensies tegelijkertijd. Ze streven niet alleen naar financieel-economisch voordeel, maar hebben ook oog voor de sociale en de ecologische aspecten. De SER noemt dit de Triple P: Profit, People en Planet. MVO heeft in die zin ook betrekking op het produceren van te vervoeren goederen en het vervoer als zodanig. Maar ook het produceren en slopen van vervoermiddelen zelf horen hierbij. In die context heeft MVO dus een directe link met de binnenvaartsector.

Ook de rijksoverheid erkent het belang van MVO. Binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een programma opgezet, dat zich specifiek met dit thema bezighoudt: het programma Verantwoord Ondernemen en Marktordering. Door interactie tussen de overheid en het bedrijfsleven wordt getracht de doelstellingen van het programma te verwezenlijken. Deze doelstellingen zijn enerzijds gericht op het herzien en verduidelijken van de verantwoordelijkheden bij het Rijk en het bedrijfsleven ten aanzien van MVO, waarbij de vervoersmarkt aangesproken wordt op haar eigen verantwoordelijkheden, en anderzijds op het aanpassen van de handhavingslast van de overheid aan de nieuwe verhoudingen.

## Vrijblijvend

Dit klinkt natuurlijk allemaal heel erg mooi, maar wat betekent dit nu concreet voor de binnenvaartsector en

---

*De binnenvaart is een milieuvriendelijke en veilige vervoerder, maar moet wel actie ondernemen om dit zo te houden. (Foto DeltaDesk)*

# rantwoord binnenvaart

hoe kan de varende ondernemer er een bijdrage aan leveren? De binnenvaart heeft weliswaar diverse initiatieven op MVO-terrein ontwikkeld, maar de toepassing en naleving hiervan zijn vooralsnog vrijblijvend.

Zo heeft de stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB) in samenwerking met het ministerie van V&W het Scheepsmilieuplan ontwikkeld, op basis waarvan ondernemingen een milieuzorgsysteem op kunnen zetten. Zo'n systeem heeft tot doel de afvalhuishouding aan boord van binnenvaartschepen op een milieuverantwoorde wijze te laten verlopen. Hoewel de schepen die het systeem aan boord hebben op naleving kunnen worden gecontroleerd, zijn er geen sancties aan niet-naleving verbonden. Het is de bedoeling dat dit milieuzorgsysteem in de toekomst certificeerbaar wordt (ISO 14001).

Daarnaast is er het Boordboek van het IVR QS (dit is een kwaliteitszorgsysteem dat certificeerbaar is (ISO 9002) en

heeft Kantoor Binnenvaart het RI&E handboek en het CBRB het Handboek Arbozorg Binnenvaart ontwikkeld. Dit zijn echter allemaal op zichzelf staande initiatieven, die weliswaar een eerste stap in de goede richting zijn, maar die over het algemeen slechts een kleine groep enthousiaste ondernemers bereiken. Daar komt nog bij dat er de laatste jaren weinig nieuwe ontwikkelingen en initiatieven zijn gekomen.

## Wet op de Binnenvaart

Het gezamenlijk ontwikkelen van een geïntegreerd zorgsysteem ter vervanging van alle op zichzelf staande initiatieven op het gebied van milieu-, arbo- en kwaliteitszorg zou een goede manier zijn om een grotere groep ondernemers te bereiken. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen is immers een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheid en bedrijfsleven, waarbij de overheid door middel van beleid en wet- en regelgeving kaders en randvoorwaarden schept waarbinnen ondernemers zelf invulling kunnen geven aan de uitwerking van het thema. Samenwerking tussen overheid en de binnenvaartsector is hiervoor noodzakelijk.

Zoals aangegeven moet ook op het gebied van wetgeving het nodige gebeuren. Op het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt momenteel gewerkt aan de totstandkoming van de Wet op de Binnenvaart. Deze kaderwet komt tegemoet aan het streven naar minder gedetailleerde wetgeving en geeft een overzichtelijk beeld van de bepalingen die in de binnenvaart de toegang tot het beroep en de markt regelen. Daarbij worden bestaande inconsistenties tussen de huidige regelingen opgelost en moet mede op basis van onderzoek en overleg met de sector worden gekomen

tot een meer efficiënte wetgeving met een betere handhaafbaarheid bij lagere handhavingslasten.

## Actie nodig

Inmiddels mag duidelijk zijn dat zowel de overheid als de sector zelf belang hebben bij een succesvolle, efficiënte, veilige en milieuvriendelijke binnenvaart. Dit is immers van belang om de concurrentiepositie van de binnenvaartsector als onderdeel van de totale logistieke keten te bevorderen. De binnenvaart is weliswaar een milieuvriendelijke en veilige modaliteit, maar zal wel actie moeten ondernemen om dit zo te houden. Hoewel er dus nog veel moet gebeuren, zijn we op de goede weg. Samenwerking tussen de overheid en de binnenvaartsector is hierbij noodzakelijk. Ik nodig u graag uit deze uitdaging met ons aan te gaan.

### TopTip

**Vanwege het ambulante schippersbestaan is het soms erg moeilijk om een oproep voor een rijexamen na te komen. Voor deze beroepsgroep bestaat daarom de mogelijkheid een rijexamen op afroep af te leggen. De rijsschoolhouder moet daarvoor een verzoek indienen bij het CBR. De juiste procedure daarvoor staat in zijn handboek. Wanneer is voldaan is aan alle voorwaarden, ook de financiële, wordt op afroep telefonisch een afspraak met de kandidaat gemaakt voor een tijdstip.**

### TopTip

**Het ministerie van Economische Zaken (EZ) komt de ondernemer in het subsidiewoud tegemoet door het aanbieden van een internetsite waarop 69 EZ-regelingen en circa 330 overige subsidieregelingen zijn opgenomen. De eigen regelingen van EZ kunnen worden opgezocht via een zoeksysteem, de overige regelingen - regionale, landelijke en Europese - via een wegwijzer. Er kan onder meer worden gezocht op trefwoorden, thema of subsidiezoeker. Ook wijzigingen in subsidieregelingen zijn te vinden op deze site: [www.subsidieshop.nl](http://www.subsidieshop.nl)**

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

# Leerlingen uitgedaagd Schoner Schip te maken

Wie bedenkt het milieuvriendelijkste binnenschip?

door Jan de Vries, directeur SAB



**Een uitdaging voor alle leerlingen die een opleiding volgen voor een baan in de binnenscheepvaart. De**

**Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) heeft de diverse opleidingsinstellingen gevraagd creatief na te denken over antwoorden op de vraag hoe het meest milieuvriendelijke binnenschip eruit zou kunnen zien: project Schoner Schip.**

De projectgroep die naar het oordeel van een deskundige jury het beste ontwerp levert, verdient een werkbezoek aan boord van het grootste binnenschip aller tijden, met aansluitend een buffet. De resultaten zullen van 12 tot en met 16 november te bewonderen zijn tijdens de beurs Rotterdam Maritime in de extra gehuurde standruimte van de

SAB. De stand komt naast de algemene binnenvaartstand te staan. Ook de bezoekers van de stand kunnen de resultaten van de projectgroepen beoordelen op punten van uitvoerbaarheid, milieuvoordeel en economische haalbaarheid. Wanneer het oordeel van de bezoekers anders uitvalt dan dat van de jury, krijgt de groep die in de ogen van het publiek het beste denkwerk heeft verricht ook een prijs. Bovendien krijgen alle deelnemers aan het project Schoner Schip een aardig aandenken.

## Doel

Het Scheepvaart en Transport College, het Noordzee College, het Nova College en de SAB willen met het project interesse voor milieuvriendelijk ondernemen stimuleren. Waar kun je dan beter beginnen dan bij de opleiding van de toekomstige binnenvaarders? Door

reeds tijdens de opleiding veel aandacht te schenken aan de vermindering van het ontstaan van afval en de schadelijke uitstoot door de binnenvaart, wordt tevens het milieuvriendelijke imago van het vervoer over water versterkt, menen de opleidingsinstellingen en de SAB. De SAB heeft ruim 180 werkmappen toegezonden aan die docenten, die enthousiast hun medewerking hebben toegezegd om Schoner Schip te begeleiden. De mappen zijn inmiddels onder de leerlingen verdeeld.

Bezoek op Rotterdam Maritime de SAB-stand, oordeel zelf over de ingezonden Schoner Schip-projecten en breng uw stem uit. De prijsuitreiking is op een later vast te stellen datum. Wij houden u hiervan op de hoogte. Tot ziens op de beurs!

# Maak zelf een promotievideo voor de binnenvaartsector

door Elisa van Oosten, BVB



**Heeft u een videocamera? En heeft u voor ogen wat de kracht is van de binnenvaart?**

**Dan zou het BVB het bijzonder waarderen als u daarvan beelden zou willen maken voor een korte, zelfgemaakte video van circa vijf minuten en deze opstuurt naar Vasteland 12 e, Rotterdam. Breng de binnenvaart in beeld en maak kans op een aardig geschenk.**

Het BVB heeft het plan opgevat om vol-

gend jaar wederom een sponsor-themadag te houden, waarop een samenvatting van de ontvangen video's getoond zal worden.

U heeft de vrije hand om een indruk te geven wat binnenvaart is en kan, en wat er voor een goede bedrijfsvoering bij komt kijken. U kunt bijvoorbeeld beelden maken die laten zien dat binnenvaart veilig en goed voor het milieu is en gebruikmaakt van een infrastructuur die in orde moet zijn. U kunt logistieke processen tonen, de professionaliteit van schipper en bemanning, het leven en werken aan boord, contacten

met de wal, de sociale kant, de leefomgeving, uw idee van samenwerking vormgeven... vult u maar in. Het mag zakelijk, het mag leuk, als het maar laat zien wat u de sterke punten van uw bedrijf(stak) vindt.

U kunt profiteren van mooie zomerse dagen en de herfst, omdat we uw bijdrage graag in de maand november ontvangen. Het maakt overigens niet uit welk type videoband u gebruikt. Zet alstublieft duidelijk uw naam en adres op de band.

We zien uit naar uw bijdrage.

# Hengelo schikt tijdens rechtszitting

door Henk van der Velde

**Tijdens de op 7 augustus gehouden rechtszitting bij de meervoudige belastingkamer van het gerechtshof in Arnhem heeft de gemeente Hengelo besloten te schikken in een zaak over diepgangsbepering en de hoogte van het havengeld. De CBOB had deze zaak voor een van zijn leden aangespannen tegen de gemeente Hengelo, die havengeld hief over de maximale tonnage van schepen, ondanks een diepgangsbepering op het Twentekanaal. De rechter vond het 'niet netjes' van de gemeente en drong aan op een schikking.**

Het betreffende schip, de Insulinde van de heer Nobel, had vanwege zijn afmetingen ontheffing om met een maximale diepgang van 1,90 m het kanaalpand tussen Zutphen en Eefde te passeren. Op die diepgang kon het schip 1164 ton laden. Toch vond Hengelo dat haar havengeldverordening met voorschriften van derden, in dit geval de beheerder van Rijkswater, niets van doen had. De rechter was een andere mening toegedaan en vond dat voorgeschreven diepgangsbeperingen wel degelijk van invloed behoren te zijn op het haven-

geld. Na enig sputteren besloten de vertegenwoordigers van de gemeente op het schikkingsvoorstel in te gaan en alsnog uit te gaan van het maximaal toegestane tonnage van het schip. Het alternatief dat de rechter schetste, was dat het Hof misschien wel gehakt van de aanslag zou maken.

Kantoor Binnenvaart is blij met deze uitslag, maar door de schikking komt er geen gerechtelijke uitspraak die in andere gevallen als jurisprudentie gebruikt kan worden. Toch is dit een duidelijk aanwijzing voor soortgelijke gevallen in de toekomst.

## Havengeldtermijn

Dezelfde dag dienden nog twee andere zaken bij de belastingkamer, ook tegen de gemeente Hengelo. Namelijk het geen gebruik mogen maken van de maximale ligtermijn van het havengeld, wanneer een schip tussentijds de haven verlaat. Normaal gesproken mag een schip na het betalen van het havengeld veertien dagen in de haven blijven liggen en zich binnen de grenzen van het havengebied ook verplaatsen. Wanneer het schip de haven verlaat, vervalt die

termijn en moet opnieuw havengeld worden betaald, ook al komt het schip bij wijze van spreken dezelfde dag weer binnen.

Dat vindt KB onrechtvaardig. Ook al is het havenreglement juridisch misschien waterdicht, je maakt immers minder gebruik van de havenfaciliteiten. Het hof liet zich uitvoerig informeren door beide partijen, waarbij KB wees op andere havenreglementen waar in- en uitvaren wel wordt toegestaan. De rechter zelf wees er nog op dat andere havenreglementen vaak verfijndere regelingen kenden.

Uitspraak over zes weken.

Het belang van bovenstaande zaken uit 1999 strekt zich uit naar de hele sector. Er lopen namelijk nog soortgelijke bezwaren tegen havengeldregelingen van andere havenplaatsen. Een uitspraak van de rechter kan de binnenvaart goede diensten bewijzen. Overigens is het havenreglement van de gemeente Hengelo na 1999 in overleg met de organisaties aangepast, waardoor het al wat meer mogelijkheden biedt voor abonnementen en dergelijke.

# Proefbediening kunstwerken op zondagen

**De schipperij wordt ervan in kennis gesteld dat de kunstwerken op het kanalenet van de Dienst voor de Scheepvaart in de maand oktober 2002 als proef op zondag zullen worden bediend volgens de volgende bedieningsuren:**

- Albertkanaal: doorlopende bediening
- dokken van Merksem: van 06.00 tot 22.00 uur
- kanaal Bochoolt-Herentals: van 06.00 tot 21.00 uur
- kanaal Briegden-Neerharen:

van 06.00 tot 21.00 uur  
- Zuid-Willemsvaart:  
van 06.00 tot 21.00 uur

Voor de doorvaarten aan de sluiscomplexen op het Albertkanaal op zaterdag van 22.00 uur tot zondag 06.00 uur en op zondag van 22.00 uur tot maandag 06.00 uur, dienen er geen nachtvaartbans te worden afgegeven.

De Dienst voor de Scheepvaart zal bovendien gedurende deze proefperiode over de zondagsvaart onder de schippers een schriftelijke bevestiging orga-

niseren. Hiertoe zullen de schippers formulieren worden bezorgd bij de doorvaart aan de sluiscomplexen en de kanalen beheerd door de Dienst van de Scheepvaart. De schippers wordt verzocht de ingevulde formulieren vóór 10 november 2002 terug te sturen naar de Dienst voor de Scheepvaart, Havenstraat 44, 3500 Hasselt, of af te geven aan het bedieningspersoneel op een van de sluiscomplexen op het kanalenet van de Dienst voor de Scheepvaart.

(Bron: Dienst voor de Scheepvaart, bericht nr. 48/2002)



# Honderd jaar Nederlandse Kerk in Duisburg-Ruhrort

Jubileumviering van gezamenlijke kerken

**De Nederlandse Kerk in Duitsland (NKiD) en de Nederlandse Kerk aan de Ruhr (NKadR) vieren op 29 september samen hun honderdjarige bestaan in het kerkelijk centrum in Duisburg-Ruhrort. De viering begint om 11.00 uur met een kerkdienst, waarin ds A. Smilde en ds P. Roggeband hopen voor te gaan. 's Middags wordt de viering om ongeveer 16.00 uur afgesloten met een zangdienst, geleid door ds A. Bakker. Het koor OR Tamim uit Terneuzen brengt daarbij gospels ten gehore.**

Tussen beide diensten zijn er diverse activiteiten, waaronder de presentatie van het jubileumboek. Ook is er ruim gelegenheid voor ontmoeting en gesprek, waarbij tussendoor een eenvoudige, voedzame maaltijd wordt aangeboden.

## Ontstaan

De geschiedenis van beide kerken die vanuit Duisburg-Ruhrort Nederlanders, verspreid over heel Duitsland, geestelijke verzorging bieden, is wat ingewikkeld. Het begint in principe al op 11 april 1898 met de oprichting van de eerste Gereformeerde Kerk in Duisburg. In 1902 wordt in Ruhrort een tweede Gereformeerde Kerk opgericht. Beide kerken fuseren in 1931 tot de Gereformeerde kerk van Duisburg-Ruhrort. Al gauw worden er verdere preekplaatsen ingericht, met name in het Ruhrgebied en Keulen. Verspreid over heel (West-)Duitsland worden diensten gehouden. Duitsland wordt in vier (kerkelijke) wijken ingedeeld. Deze ontwikkeling zette zich tot in de jaren zeventig voort. In het begin van de jaren-zeventig gaat de Gereformeerde kerk in Ruhrort nauw met de in 1904 opgerichte gemeente van de Nederlandse

Hervormde Kerk samenwerken en vormen zij de Nederlandse Kerk aan de Ruhr; een plaatselijke Samen op Weg-gemeente van het eerste uur. In het begin zijn er nog twee predikanten; later is er nog maar een, die dan voor zowel de schippers als de gemeente in de diaspora\*) in en om Duisburg verantwoordelijk is.

## Tegenwoordig

Zo komt het tot de huidige situatie: twee Nederlandse Kerken, die ondanks de samenwerking op allerlei gebied zelfstandig gebleven zijn. Aan de ene kant de NkadR, die voornamelijk voor het pastoraat onder Nederlandse binnenschippers verantwoordelijk is en voor het grootste deel vanuit de Nederlandse Hervormde Kerk wordt gefinancierd. Aan de andere kant de NKiD, die voor de mensen aan de wal verantwoordelijkheid draagt en met de Gereformeerde Kerken in Nederland verbonden is. De NKiD wordt financieel door EKD-lidkerken gedragen.

\*) diaspora = verstrooiing

## Secretariaats-nieuws

Geboren - Derk Jacob (Dico) op 11 juli 2002, z.v. Wim en Lisa Kleine-Drost, ms Rehoboth  
correspondentieadres: p/a Ijsselkade 46c, 8261 AE Kampen

Rectificatie - Inmiddels zal iedereen de Voortvarend Speciaal 2002 ter gelegenheid van de jaarvergadering hebben ontvangen. Daarin is bij een aantal foto's vermeld dat ze gemaakt zijn door Ton Schram. Dat is een abuis, de fotograaf was Martin Mannak. Onze excuses.

# Tolerant

Verdraagt elkanders moeilijkheden: zo zult gij de wet van Christus vervullen.  
Galaten 6:2

*Bij het motorschip Tolerant is het dadelijk die proef op de som. Als de brug openstaat om dit schip door te laten, staan er vast en zeker aan beide kanten ongeduldige mensen te wachten. Verdraagzaamheid gaat niet samen met haast. 'Opzij, opzij, opzij', zegt het liedje dat de draak steekt met onze drift in het verkeer.*

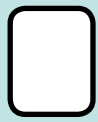
*De apostel Paulus verbindt het verdragen van elkaars moeilijkheden met de wet van Christus. Het verband is glashelder. Waar liefde is, wordt verdraagzaamheid mogelijk. Soms meer dan een ander begrijpen kan. Voor liefhebben moet je een beetje gek zijn. Wanneer je gek op iemand bent, kun je veel van die ander verdragen. Je neemt de ander zoals die is, met alle mooie en moeilijke kanten.*

*Het verband tussen liefhebben en kunnen verdragen is dus glashelder, maar het ook doen is een ander punt. De vraag is wie durft te beginnen met tolerantie. Vaak zitten we op elkaar te wachten. We hebben zo onze gedachten over hoe de ander moet zijn en vooral niet mag zijn. Het verdragen van de ander met diens moeilijkheden is geen vanzelfsprekende zaak.*

*Dat is omdat we elkaar kunnen vastpinnen op onze tekortkomingen. Daarom zegt een Engelse wijsgeer eens: je moet bedenken dat je naaste voor zichzelf altijd een toekomst droomt, die anders en beter is dan wat er nu in het leven speelt. Zo leef je zelf toch ook: met een onverwoestbare hoop, dat het beter kan worden?*

*De wet van Christus is daarom toekomstgericht. Waar zijn liefde voor ons ons ertoe aanzet elkander lief te hebben, met de moeilijkheden erbij, nemen wij elkaar op in een beweging vol toekomstmogelijkheden. Daar is het Koninkrijk van God aan het groeien. Of, als je het minder vroom wilt zeggen: daar krijgt het leven een beetje meer ruimte en blijdschap.*

Ds R. J. Bakker



# Zomerreces(sie) in de binnenvaart

door Wim Sakko, voorzitter ONS

**Als ik dit schrijf, is de nieuwe regering nog maar net geïnstalleerd en met zomerreces geweest. Haar wacht een zware taak, want het Centraal Planbureau stelt zijn verwachtingen van de economische groei bijna elke week in negatieve zin bij. Komt dit alles nog door de puinhopen van Paars? De werkloosheid stijgt snel en de tekorten lopen hard op. Stevenen we met de almaar zakkende koersen op de beurzen af op een echte crisis of zal het meevallen? Wie het weet mag het zeggen. Bij onze oosterburen waren de geluiden iets positiever; daar is men langzaam uit het dal aan het klimmen.**

Op zich is er tijdens de zomerweken in de internationale vaart veel werk geweest, zeker in verhouding tot andere jaren. Als men echter zijn oren naar de bevrachters laat hangen, hoort men elke keer weer: 'Er is weinig werk en de vooruitzichten voor het najaar zijn slecht'. Toch

constateer ik dat er in het algemeen nog telkens een gepaste reis is, weliswaar voor een iets lagere prijs. Volgens de bevrachter is het echter wel altijd de enige reis, dus als je hem niet neemt is het ook de laatste reis. Nou, als het dan toch de laatste reis is, kan men beter 1 euro meer vragen en wordt die laatste reis misschien nog wel een goede ook. We laten ons te snel in de put praten. En waar stoppen we? Want het kan anders. Zeg niet te snel 'ja', want daar speculeert men op. De meeste schepen varen in de zomer door en lege tijd is er in de praktijk niet echt voorgekomen.

## Schrikbarend

Dat er veranderingen zijn, is wel te constateren. Vooral in de containervaart. Er zijn veel wisselingen en slechte prijzen. De grootste schepen bepalen de prijs in hun vaargebied. Voor die prijs moeten dan ook de kleinere schepen varen. Goede zaken voor de verladers: steeds meer TEU's voor dezelfde, lage prijs.

Deze week - het is half augustus als ik dit schrijf - is het wel bijzonder slecht. Het is schrikbarend te constateren hoe snel we dan onze prijzen laten zakken.

We moeten ons echt af gaan vragen waar we mee bezig zijn. We zullen toch tussen partijen goede afspraken moeten maken om dit tijt te keren. Of verenigt u zich. Laat u niet tegen elkaar uit spelen; dat is niet nodig, want samen kunnen we sterk zijn. Stel uw begroting niet elk jaar naar beneden bij en laat de tekorten maar aan de overheden over.

## Arbeidsinspectie pakt ook nalatige werknemers aan

**In het jaarplan van de Arbeidsinspectie voor 2002 staat dat er strenger opgetreden gaat worden tegen werknemers, die de regels voor gezond en veilig werken niet in acht nemen of bewust aanwijzingen op deze gebieden van hun werkgever niet opvolgen. Wanneer ze dat constateren, zullen inspecteurs voortaan sneller een boete opleggen.**

De inspectie vindt de werkgever wel de eerstverantwoordelijke voor veilige werkomstandigheden. Voor de werknemer een boete krijgt opgelegd, zal een inspecteur daarom eerst nagaan of de werkgever zijn werknemer in staat stelt om veilig te werken. Waar nodig moeten werknemers instructies en trainingen krijgen in veilig werken. Ook moeten de benodigde beschermingsmiddelen aanwezig zijn.

Als de werkgever zich niet aan zijn verplichtingen heeft gehouden, vindt de Arbeidsinspectie de werknemer weinig te verwijten en wordt de werkgever aangesproken.

## Info Kantoor Binnenvaart

### Kantoor Binnenvaart

tel.: 010 206 06 00

fax: 010 414 75 84

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

email: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)

### CBOB

tel.: 010 206 06 02

fax: 010 213 41 71

email: [binnenvaart@cbob.nl](mailto:binnenvaart@cbob.nl)

### ONS

tel.: 010 206 06 01

fax: 010 414 75 84

email: [ons@euronet.nl](mailto:ons@euronet.nl)

### RKSB St.-Nicolaas

tel.: 010 206 06 00

fax: 010 414 75 84

### 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

email: [hnr.bve.helix@pi.be](mailto:hnr.bve.helix@pi.be)

# Lonen Binnen-, Rijn- en tankvaart België

Geldig vanaf 1 juli 2002 - indexsede 108,30 - 110,46

## SCHIPPERS

Tonnage	binnenvaart en Rijnvaart				tankvaart			
	maandloon	100%	150%	200%	maandloon	100%	150%	200%
- 750	1.603,00 €	9,25 €	14,60 €	19,47 €	1.654,22 €	9,54 €	15,07 €	20,09 €
750-1500	1.805,11 €	0,41 €	16,44 €	21,92 €	1.890,58 €	10,91 €	17,22 €	22,96 €
1500-2250	1.845,02 €	10,64 €	16,81 €	22,41 €	1.916,22 €	11,06 €	17,46 €	23,27 €
+ 2250	1.887,71 €	10,89 €	17,20 €	22,93 €	1.973,13 €	11,38 €	17,97 €	23,96 €

## STUURLIEDEN op ieder schip in binnen-, Rijn- en tankvaart

	maandloon	100%	150%	200%
met patent	1.454,91 €	8,39 €	13,25 €	17,67 €
zonder patent	1.412,18 €	8,15 €	12,86 €	17,15 €

## MATROZEN op ieder schip in binnen-, Rijn- en tankvaart

	minder dan 2 jaar in dienst				meer dan 2 jaar in dienst			
	maandloon	100%	150%	200%	maandloon	100%	150%	200%
matrozen	1.298,24 €	7,49 €	11,83 €	15,77 €	1.329,63 €	7,67 €	12,11 €	16,15 €
matr.-motor.	1.323,92 €	7,64 €	12,06 €	16,08 €	1.355,23 €	7,82 €	12,35 €	16,46 €

## SCHEEPSJONGENS - (VAKANTIEWERK)

	minder dan 1 jaar in dienst				meer dan 1 jaar in dienst			
	maandloon	100%	150%	200%	maandloon	100%	150%	200%
15 jaar	939,47 €	5,42 €	8,56 €	11,41 €	-	-	-	-
16 jaar	1.056,25 €	6,09 €	9,62 €	12,83 €	1.101,84 €	6,36 €	10,04 €	13,38 €
17 jr en ouder	1.173,01 €	6,77 €	10,69 €	14,25 €	1.227,07 €	7,08 €	11,18 €	14,90 €

Minimum maandinkomen voor 21-jarigen (zowel mannen als vrouwen): 1.244,18 €.

Indien het loon van de functie die men uitoefent dit bedrag niet bereikt, dient de 21-jarige toch het loon te bekomen van: 1.244,18 €.

De arbeidstijd is verdeeld over de eerste vijf dagen à rato van 8 uur per dag. Om het dagloon te bekomen, wordt het maandloon gedeeld door 173,33, en dan vermenigvuldigd met 8. Om het uurloon te bekomen, wordt het maandloon gedeeld door 173,33.

**NIEUW!!!** Om de overuren (150% en 200%) te bekomen, wordt het maandloon gedeeld door 164,67 en vermenigvuldigd met respectievelijk 150% en 200%.

## VERGOEDINGEN

### Opkuisen tanks

Gasolie & cement	4,36 €
Dieselolie & chemicaliën	5,48 €
Stookolie	5,76 €

### Voorverwarmen lading

zomermaanden	40,69 €
wintermaanden	47,95 €

### Mondingsvaart

Kapitein	310,81 €
Stuurman	223,66 €
Matr.-motor.	180,09 €
Matroos	136,55 €

### Radarticket

32,82 €

Bron: Bijzondere Verrekenkas voor Gezinsvergoedingen ten bate van de Arbeiders der Ondernemingen voor Binnenscheepvaart Dienst der Maatschappelijke Zekerheid te Antwerpen.

# Studietoelagen in Vlaanderen

*Doe steeds een aanvraag !*

door Annemie Demeyer, BvE

**Heeft uw kind recht op een studiebeurs? Misschien komt u wel in aanmerking voor een studiebeurs van de Vlaamse Gemeenschap. Er zijn drie voorwaarden waaraan je moet voldoen: een nationaliteitsvoorwaarde, een studievoorwaarde en een financiële voorwaarde.**

## Middelbaar onderwijs

**Nationaliteitsvoorwaarde:**

Alle Belgen komen in aanmerking. Onderdanen uit een land van de EU maken aanspraak op een toelage als minstens een van de ouders in België woont en werkt. Personen uit andere landen moeten ten minste twee jaar in gezinsverband in België verblijven.

**Studievoorwaarde:**

Voor leerplichtige leerlingen (jonger dan 18 jaar) is de enige studievoorwaarde voltijds onderwijs volgen. Ook als ze een jaar moeten overzitten, blijft het recht op een studiebeurs behouden. Niet-leerplichtige leerlingen (ouder dan 18 jaar) moeten in het schooljaar 2001-2002 geslaagd zijn, een hoger leerjaar volgen dan in 2001-2002 en niet meer dan een jaar overzitten.

**Financiële voorwaarden:**

Het belastbaar inkomen van 2000 mag een grens niet overschrijden (zie tabel). Is het inkomen tijdens de laatste twee jaren aanzienlijk afgenomen, dan kan er in bepaalde gevallen rekening gehouden worden met het inkomen van 2002. Zijn er meer personen ten laste in een gezin, dan ligt de toegelaten inkomensgrens hoger. De echtgeno(o)t(e) van het gezinshoofd is steeds ten laste, net als de overleden echtgeno(o)t(e). Tenminste, als de nadere ouder niet hertrouwd is. Bovendien mag het kadastraal inko-

men niet meer zijn dan 20% van het gezinsinkomen.

## Hoger onderwijs

**Nationaliteitsvoorwaarde:**

Alle Belgen komen in aanmerking. Onderdanen uit een land van de Europese Unie maken aanspraak op een toelage als minstens een van de ouders in België werkt en de student in België woont. Personen uit andere landen moeten ten minste twee jaar in gezinsverband in België verblijven. Ook erkende politieke vluchtelingen komen in aanmerking.

**Studievoorwaarde:**

De algemene regel is dat je het vorige academiejaar moet geslaagd zijn en naar een hoger jaar overgaat, of dat je naar een hoger studieniveau overstapt. Dat laatste betekent dat je bij een overstap van hoger onderwijs van één cyclus naar hoger onderwijs van twee cycli of universiteit, of vanuit hoger onderwijs van twee cycli naar universiteit, opnieuw in aanmerking komt voor een studietoelage. Na een volledige opleiding universitair onderwijs heb je geen recht meer op een studietoelage. Belangrijke uitzondering: de Jokerbeurs. Studenten kunnen eenmaal een studietoelage krijgen als ze een jaar overdoen, een andere studierichting kiezen of een voorgezette opleiding volgen.

**Financiële voorwaarden:**

Voor een studiebeurs voor 2002-2003 wordt het inkomen van 2000 bekeken, aanslagjaar 2001. Dit inkomen moet onder een bepaalde grens liggen. Wordt het gezin geconfronteerd met werkloosheid, echtscheiding of overlijden, dan kan je op basis van het inkomen van 2002 een aanvraag indienen. Zijn er meer personen ten laste in een gezin, dan ligt de

toegelaten inkomensgrens hoger. De echtgeno(o)t(e) van het gezinshoofd is steeds ten laste, net als de overleden echtgeno(o)t(e). Tenminste, als de andere ouder niet hertrouwd is. In alle eenoudergezinnen wordt de ontbrekende partner steeds als persoon ten laste gerekend. Bovendien mag het kadastraal inkomen niet meer zijn dan 20% van het gezinsinkomen.

Ook zelfstandige en gehuwde en samenwonende studenten kunnen een studietoelage verkrijgen. Voor zelfstandig student moet je in een periode van drie jaar voor de aanvraag gedurende 18 maanden een netto-belastbaar inkomen kunnen bewijzen van ten minste 7171,98 euro. Ook gehuwde en samenwonende studenten moeten een eigen inkomen hebben en voor 31 december 2002 gehuwd zijn of een samenlevingscontract hebben ofwel sedert minstens 1 jaar ononderbroken samenwonen en een gemeenschappelijke huishouding voeren.

## Hoe aanvragen?

Een studietoelage vraag je aan met een aanvraagformulier. Het formulier kan je verkrijgen bij alle scholen van het secundair onderwijs, de instellingen voor hoger onderwijs, de sociale dienst van universiteiten en hogescholen, de provinciebesturen, de afdeling studietoelagen van het departement onderwijs, de Vlaamse Infolijn (0800-30201) of mailen naar [studietoelagen@vlaanderen.be](mailto:studietoelagen@vlaanderen.be).

Aarzel niet, doe steeds een aanvraag. Je hebt immers niet te verliezen. Tijdig insturen: voor 31 oktober 2002!

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

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