magazine
Binnenvaart
MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 53 - NUMMER 7/8 - JULI/AUGUSTUS 2001

- *'Weer oude snelheid boven Marke I'*
- *Zelf laden kan niet worden verplicht*
- *CCR maakt nieuwe bemanningstabellen*
- *Veranderingen rond herinvesteringsreserve*

Advertentie

Magazine Binnenvaart
is een uitgave van Kluwer in samenwerking met Kantoor Binnenvaart

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)
Carlyne Groenewold
(Rijn en IJssel)
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
Kluwer, Klanten-
service afdeling klantcontacten
Postbus 23,
7400 GA Deventer
Tel.: 0570-673335
Abonnementsprijs 2001: F 150,-
Leden, contractanten en aange-
slotenen van Kantoor Binnenvaart
ontvangen het tijdschrift uit
hoofde van hun lidmaatschap.
Annulering is mogelijk tot
1 maand voor begin van
het nieuwe abonnementsjaar
Verschijning 11 keer per jaar

Advertenties
Kluwer
Postbus 23
7400 GA Deventer
Hoofd exploitatie
B.Veninga
Tel.: 0651-586888
Advertentieverkoop
Bunk Intermedia
Tel.: 078-6321010
Fax: 078-6321011
E-mail: bunk001@worldonline.nl
Orderbehandeling
Peter Kuiper
Tel.0570-648910

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:
In de duwbootsector is de laatste jaren wel wat gemoderniseerd, maar zij heeft ten opzichte van de drogelading- en tankvaart onvoldoende kunnen profiteren van het vlootvernieuwingseffect van de sloop- en oud-voor-nieuwregeling. Betoogt R&IJ-voorzitter Johan Groenewold in dit nummer. (Foto DeltaDesk)

Inhoud

Schipper kan niet worden verplicht zelf te laden *9*

Hoe zit dat nu met VT en L en KOFS? *12 en 13*

Blik in toekomst op Informatie-middag *22*

Stremmingen op Rijn forse belemmering voor just-in-time *14*

CCR vaardigt nieuwe bemanningsregeling uit *15*

Voortaan ook in euro factureren *17*

Omzetting BV in VOF nu fiscaal mogelijk *21*

rubrieken

Nieuws van Kantoor Binnenvaart, Rijn en IJssel, ONS, CBOB, Bond van Eigenschippers, RK Schippersbond Sint-Nicolaas en VBR. Deze keer onder meer: Samenwerking belonen. En: Zonnige jubileumviering zilveren KSCC Nijmegen. *23 en verder*

Pleidooi voor herstel oude vaarsnelheid boven Marke l

door Jan Veldman

Na elke hoogwaterperiode krijgen we weer te horen dat de maximaal toegelaten snelheid in de afvaart in het gebergte te laag ligt. Hoe kun je nu met twintig kilometer per uur veilig afvaren? Kantoor Binnenvaart heeft zich daar eens in verdiept naar aanleiding van enkele bekeuringen en met de medewerking van een lid, dat bereid was om ook een bekeuring van 'maar' DM 75 aan te vechten. De CCR is inmiddels gevraagd tussen Bingen en Sankt Goar de oude vaarsnelheidsregel weer in te voeren.

In het verleden was de maximum snelheid in het gebergte op 24 km/u. gesteld. In 1982 was deze nog vermeld in het RPR. Overigens gold deze snelheid ook op de Bovenrijn bovenstrooms van Mannheim. In gedachtenwisselingen met leden gaven deze aan dat een snelheid van 22 tot 24 km per uur voor de hele rivier als een goede snelheid wordt beschouwd voor wat betreft een juist evenwicht tussen hinderlijke golfbeweging en een veilige vaarsnelheid. Met name voor ledige schepen wordt de huidige 20 km/u als onnodig laag en leidend tot gevaarlijke situaties beschouwd. Nederlandse Rijnvaartcommissarissen wezen er desgevraagd echter op dat vaarwegbeheerders voor dit soort verzoeken slecht toegankelijk zijn. Vandaar dat Kantoor Binnenvaart zich heeft geconcentreerd op een riviergedeelte waar handhaving van de huidige regels tot gevaarlijke situaties leidt. Het Overleg Nautische Zaken Binnenvaart (ONZB) is gevraagd navolgende brief aan de CCR te sturen.

Moeilijk tot onmogelijk

"Telkens wanneer een hoogwatergolf de waterstand van de Rijn boven hoogwatermerk 1 heeft getild, krijgen wij berichten van schippers over de situatie in het riviergedeelte van Bingen tot Sankt-Goar. In dit riviergedeelte is het voor de afvaart moeilijk tot onmogelijk om aan de voorgeschreven snelheid te voldoen. De stroomsnelheid van het water wordt bij Bingen circa 4 km hoger. De snelheid van het schip ten opzichte van het water moet dientengevolge met circa 4 km omlaag worden gebracht. Door deze verlaagde snelheid hebben de schepen een groter vaargeulbeslag bij het volgen van de vaargeul in haar kronkelen van de ene rivieroever naar de andere. Zeker wanneer in de opvaart veel verkeer is, dient de afvaart meer snelheid dan 20 km/u aan te houden om deze betonde vaargeul te kunnen volgen.
Wij hebben geconstateerd dat in het RPR van 1970 in artikel 10.01 lid 1c de snelheid in de afvaart voor dit riviergedeelte op 24 km/u was gesteld. Door ons was niet te achterhalen op welk moment en om welke redenen deze snelheid is gewijzigd, maar nu deze wijziging enige tijd is ingevoerd, is een kritische evaluatie op zijn plaats.
Onze leden hebben ons ook een stringente controle, juist op het meest problematische riviergedeelte gemeld. Op een afstand van 10 km wordt de tijd gemeten en dan bij overtreding een 'Verwarnung' van 75 DM nagestuurd. Dit in tegenstelling tot de toezegging van de handhavers aan de CCR gedaan, dat alleen bij schadeveroorzaking actief zou worden opgetreden.
Wij verzoeken u dan ook dringend voornoemde oude bepaling, waarin op het riviergedeelte van Bingen tot Sankt-Goar in onderhavige situatie de snelheid van 24 km gold, weer in te voeren in plaats van het huidige artikel 10.01 lid 1d."

Mocht iemand nog een Verwarnung hebben van een snelheidsovertreding tussen Bingen en Sankt-Goar, dan wil Kantoor Binnenvaart deze graag per fax of in kopie ontvangen.

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

O Ja ik wil mij aansluiten bij een van de deelnemende organisaties van Kantoor Binnenvaart. Stuur mij informatie over het lidmaatschap van:
O CBOB
O ONS
O RKSB St. Nicolaas
O Rijn & IJssel
O 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:_____

Als in de tijd van Dickens...

door Jos Hoffmann

Op het gevaar af vervolgd te worden wegens het weergeven van een marifoongesprek, wat formeel verboden is ofschoon deze communicatie via de niet-P-kanalen doodgewoon in de openbaarheid gevoerd worden, wil ik het toch even hebben over een babbeltje tussen twee schippers dat ik onlangs opving. De ene, een duwbootkapitein, vertelde de ander dat hij op pad was gestuurd met een bak zonder ankers voorop. En dat er aan de belading en het zicht over z'n deklast ook nog wel het een en ander schortte. Aanvankelijk had hij geweigerd met die bak te gaan varen, en dat de discussie van een uur daarover met z'n chef zo hoog was opgelopen, dat hij daags nadien bij de grote baas op het matje zou moeten komen. "Het is eigenlijk onverantwoord, maar uiteindelijk heb ik hem toen toch maar meegenomen. Je wint het toch niet. En de baas nam de verantwoording, hij zou de eventuele boete betalen."

Daar hoorde ik toch wel van op. Want zijn er heden ten dage dan werkelijk nog werkgevers in de binnenvaart die hun personeel willens en wetens wegsturen met materiaal dat niet in orde is? En die hun mensen de mantel uitvegen wanneer ze volkomen terecht weigeren op een onverantwoorde manier aan het vaarverkeer deel te nemen? Maar evengoed: zijn er tegenwoordig dan werkelijk ook nog werknemers die zich tot zoiets laten pressen? En voor wie de eigen verantwoordelijkheid niet meer telt als de baas maar de verantwoording neemt?
Het lijkt wel een arbeidsverhouding en een moraal uit de tijd van Dickens. Maar het is nu 2001!
In deze tijd moet het toch gewoon niet meer in je werkgevershoofd op kúnnen komen om willens en wetens een situatie te creëren waarin je niet alleen je eigen mensen, maar ook anderen (in dit geval de overige vaarweggebruikers) onverantwoorde risico's laat lopen. Beloven dat je als baas je portemonee wel zal trekken als er een bekeuring komt, is wat al te gemakkelijk. Want met wat voor gevolgen zadel je die anderen en je eigen mensen niet op, als het duwstel door de enorme dode hoek of doordat je personeel op een kritiek moment geen ankers kan laten vallen over een ander schip of jachtje heen gaat...
Evenmin moet het in deze tijd nog in je werknemershoofd op kunnen komen dat iets wat pertinent fout is, toch wel goed of een beetje goed is wanneer de baas er maar de verantwoording voor neemt. Ieder mens heeft altijd nog zijn eigen verantwoordelijkheid, en zeker wanneer je gezagvoerder bent, komt daar nog eens de verantwoordelijkheid van je functie bij. Daar mag je niemand aan laten tornen, ook de baas niet. Hij mag dan een eventuele bekeuring betalen, maar de schipper is degene die als het fout is gegaan voor het hekje moet verschijnen en de veroordeling aan z'n broek krijgt. Om over de morele last van onverhoopte fatale gevolgen nog maar niet te praten. Begrijpelijk is dat een werknemer die in een positie wordt gedwongen om iets te doen wat niet in de haak is aan zijn baantje denkt. In een geval als dit zal hij bij aanvechten van het ontslag echter altijd de rechter aan zijn zijde vinden. Plus op de huidige arbeidsmarkt makkelijk een andere job. En misschien dat zo'n stap de baas alsnog bij zinnen brengt.

Tot slot nog even iets heel anders. In het onvolprezen Vaart!Forum op het internet heeft zich de afgelopen tijd een –vergeef me het in dit verband letterlijk ontoepasselijke woord- soms oeverloze discussie ontsponnen over het vastmaken van schepen in sluizen. Over de inhoud daarvan gaat hier hier nu even niet. Wel over een vraag die het onderwerp bij me opriep. Eens te meer zelfs, want hij houdt me bij gelegenheden wel vaker bezig. Waarom worden schepen, van klein tot mammoetgroot, nog steeds vastgemaakt met touwen of draden? Ofwel: is er dan werkelijk geen adequaat alternatief te bedenken voor deze oeroude en –zeg nou zelf- bepaald niet optimaal bevredigende methode.
Door de eeuwen heen zijn er in en voor de scheepvaart ontelbare nieuwe technieken en hulpmiddelen ontwikkeld. Zeilen werd stomen, stomen werd dieselen. Zeil werd schroef, schroef werd waterjet, roerpropeller en zelfs Whaletale. Trekschuit werd zeiltjalk, zeiltjalk werd beurtmotortje, beurtmotortje werd uiteindelijk Jowi en wordt weldra bunkertanker van 9000 ton.
Maar ook het grootste en modernste schip leggen we nog steeds vast zoals we dat met de trekschuit deden.
Eigenlijk vind ik het maar vreemd: zelfs een binnenschip van 135 meter en tig miljoen gulden met duizenden tonnen lading in, wordt in havens en sluizen op z'n plek gehouden door een stel in verhouding miezerige touwen of draden. Nota bene ook de allergrootste zeeschepen moeten het daarmee doen. En touw, draad of tros, allemaal breekt het een keer of schiet het los. Is er nou werkelijk niet één creatieve, innovatieve geest die daar wat beters voor weet te bedenken?

Top Tip

Op de charters voor het werk van Frankrijk naar Cerestar Sas van Gent staat in de regel voorbedrukt dat de lossing zal geschieden op alle dagen van de week inclusief de zon- en feestdagen. Dit is volgens afspraak met de Cale Info Service.
In de Nederlandse wet is bepaald dat de vervoerder niet verplicht kan worden gelegenheid te geven tot laden of lossen op zondagen en dat zijn uitdrukkelijke toestemming is vereist. Door akkoord te gaan met deze bepaling op het charter geeft de vervoerder deze toestemming.

Nieuwe lichting vbo-leerlingen geslaagd

Ervaringen eerste examen nieuwe stijl positief

door Henk van der Velde

Op het Noordzee College in Harlingen hebben van de 44 kandidaten er 37, van wie twee meisjes, hun vbo-diploma Rijn-, binnen- en kustvaart gekregen. Tijdens een feestelijke bijeenkomst op woensdag 20 juni werden de diploma's in het bijzijn van ouders en familie uitgereikt. Enkelen hadden hiervoor echter geen tijd meer: ze voeren al.

Van deze groep geslaagden studeren de meeste leerlingen verder: nautische mbo-opleidingen voor binnenvaart, zeevaart, baggerbedrijf of visserij. Eén leerling koos voor de Koninklijke Marine. Een enkeling koos voor mbo-ICT of -administratie.
Kapitein Pier Visserman van het instructieschip Prinses Irene bracht de geslaagden de vaarweken in herinnering, het praktijkgedeelte van de opleiding. Niet alleen matrozenwerkzaamheden werden aangeleerd, er was ook ruim aandacht voor de sociale omgangsvormen aan boord van een schip.
Namens de gemeente Harlingen haalde wethouder Sijbenga de historisch nauwe binding van de stad met zee- en binnenvaart aan. Een school met nautische opleidingen hoort daar volgens de gemeente zeker bij.
De mentoren van de examenklassen, Ypke Boersma en Teun Nieuwenhuis, konden in een persoonlijk woord nog een aantal zaken 'rechtzetten', wat de nodige hilariteit opleverde. Directeur Arjan Mintjes sloot de diplomauitreiking af, daarbij kort refererend aan de onderwijsvernieuwingen en de invloed daarvan op het onderwijs voor de Rijn- en binnenvaart.

Nieuwe stijl vbo

De scholen voor de binnenvaart, het Noordzee College (Harlingen en IJmuiden) en het Scheepvaart & Transport College (Rotterdam) hebben dit jaar de examens voor de beroepsgerichte vakken afgenomen volgens de eisen van het nieuwe voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs (vmbo). Beide colleges zijn, om ervaring op te doen, door het ministerie aangewezen als zogeheten pilotscholen. In samenwerking met het landelijk examenbureau Cito is daarvoor een nieuwe manier van examineren ontwikkeld.
De ervaringen met het eerste examen nieuwe stijl zijn positief en zullen gebruikt worden om de landelijke vmbo-examens verder inhoud te geven.
Voorzitter Piet van Rijn van het bestuur van het Noordzee College maakte van de gelegenheid gebruik om een verdere samenwerking aan te kondigen tussen het Noordzee College en het NOVA College, dat de nautische vervolgopleidingen verzorgt. Sinds vorig jaar kunnen de leerlingen voor de Beroepsbegeleidende Leerweg Stuurman-Schipper (werken en leren) daardoor nu ook terecht op hun 'eigen' school in Harlingen. Een doorlopend project is namelijk erg belangrijk.

IJmuiden, STC

In de vestiging IJmuiden van het Noordzee College werden de leerlingen van de Prot. Chr. School voor Rijn- en binnenvaart geëxamineerd. Van de 15 kandidaten slaagden hier 14, onder wie een meisje. Op 22 juni reikte docent binnenvaartkunde Leen de Borst de diploma's uit. Schoolpastor ds Bakker sloot samen met leerlingen, ouders en personeel de school- en internaatsperiode af met een korte overdenking. De vbo-opleiding voor Rijn- en binnenvaart van het Scheepvaard en Transport College aan de Waalhaven in Rotterdam examineerde dit jaar 22 kandidaten. Ook deze opleiding deed mee aan het pilotproject van de onderwijsvernieuwingen, zodat de examens in nieuwe stijl werden afgenomen. Op 28 juni was de diplomauitreiking, waarbij afdelingsdirecteur Marjo Klaassen de inzet aan tweeërlei zijde prees, van de geslaagden en van hun docenten. Ze sprak de verwachting uit dat de ingezette koers naar basis- en kaderopleiding een betere aansluiting waarborgt voor de vervolgopleidingen en het bedrijfsleven. De achttien diploma's werden uitgereikt door docent-coördinator Hans Boele.

Verwarring rond keuring brandblussers

door Gerard Kester

De afgelopen weken is Kantoor Binnenvaart verschillende keren gebeld door leden die problemen hadden met de keuring van de draagbare blustoestellen. Hen werd verteld dat het keuringscertificaat nog maar voor een periode van één jaar mocht worden uitgegeven. Het ROSR vermeldt echter een periode van twee jaar; voorlopig blijft dat ook zo.

Bij navraag bleek dat de betrokken bedrijven in brandblusmiddelen op het verkeerde been zijn gezet door een rondschrijven van hun organisatie. Daarin wordt namelijk geanticipeerd op een nieuwe norm NEN2559 voor draagbare blustoestellen, waarin een aantal forse aanscherpingen is opgenomen. Deze zijn: jaarlijks onderhoud en keuring, vijfjaarlijks uitgebreid onderhoud, revisie na tien jaar en blussers die ouder zijn dan twintig jaar mogen niet meer worden gebruikt .

Twee jaar

Vervolgens heeft Kantoor Binnenvaart contact opgenomen met de Scheepvaartinspectie, omdat een en ander in strijd is met de bepalingen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. Op zich was de SI niet betrokken bij de nieuwe norm en wellicht wordt het ROSR in de toekomst daarop aangepast. Voorlopig zijn nog de bepalingen van het ROSR van kracht en volstaat een keuring om de twee jaar. Het keuringsbewijs ingevolge artikel 1.10 lid r van het RPR moet dan ook voor twee jaar worden afgegeven.

Antwerpse haven past de FOB-condities aan

Sinds 20 december 2000 zijn de FOB-condities (officieel: Antwerpse voorwaarden 1951 voor leveringen uit lichter aan lijnschepen) op een aantal punten aangepast.

De wijzigingen betreffen onder meer de lostijd van de Niet-Rijntrafiek en de vergoedingen voor nacht- en zondagswerk.

Lostijd Niet-Rijntrafiek: In de Niet-Rijntrafiek is het onderscheid tussen gemakkelijk en moeilijk behandelbare producten komen te vervallen. Feitelijk is de lostijd, weliswaar in shiften opgenomen, min of meer gelijkgesteld aan de Belgische wet. De lostijd bedraagt voor alle producten:

Omvang partij	**lostijd**
van 75 t tot 200 t	2 shiften
> 200 t tot 750 t	4 shiften
> 750 t tot 1600 t	6 shiften
> 1600 t	8 shiften

De Niet-Rijntrafiek betreft alle leveringen uit Nederland, België en Frankrijk via de zuidgrens van België.

Vergoedingen

Het aparte barema van de vergoedingen tussen de Rijntrafiek en Niet-Rijntrafiek is komen te vervallen. Er is nu nog één tabel en die volgt de vergoedingen van de Belgische wet.

Nachtwerk, tussen 22.00 en 6.00 uur:
t/m 750 ton: 750 BEF per uur met een minimum van 3 uren;
meer dan 750 t/m 1600 ton: 1000 BEF per uur met een minimum van 3 uren;
meer dan 1600 ton: 1250 BEF per uur met een minimum van 3 uren

Indien bij nacht geladen of gelost wordt, telt deze als laad- of losdag, als ligdag of overligdag.

Zondagsvergoeding, tussen 6.00 en 22.00 uur
t/m 750 ton: 1125 BEF per uur met een minimum van 3 en maximum van 8 uren;
meer dan 750 t/m 1600 ton: 1500 BEF per uur met een minimum van 3 en maximum van 8 uren;
meer dan 1600 ton: 1875 BEF per uur met een minimum van 3 en maximum van 8 uren

Met de zondagen worden ook de wettelijke Belgische feestdagen bedoeld. Wanneer op een zondag geladen of gelost wordt, telt deze als laad- of losdag. In geval de laad- of lostijd reeds overschreden is, is een extra vergoeding verschuldigd van één ligdag en in geval de ligtijd is verstreken, één overligdag.

De volledige nieuwe tekst van de Antwerpse voorwaarden 1951 is op te vragen bij Kantoor Binnenvaart.

De Antwerpse FOB-condities zijn de voorwaarden voor leveringen uit lichters aan lijnschepen. (Foto Sander Klein)

Stremmingen op Rijn forse belemmering just-in-time

Internationale Afdeling van KS kaart kwestie in Duitsland en Den Haag aan

door Leny vanToorenburg- van IJzerlooy, ambtelijk secretaris IA

De Internationale Afdeling (IA) van de Koninklijke Schuttevaer wordt regelmatig geconfronteerd met stremmingen op de Rijn. Deze worden ingesteld om verschillende redenen, variërend van de manifestatie Rhein im Flammen tot stremmingen voor bouwactiviteiten. Een stremming is altijd vervelend, past niet in het vaarschema van de schipper, bekort de vaartijd en, last but not least, bezorgt de schipper economische schade.

Recent is terecht nogal wat commotie ontstaan over een stremming op 26, 27 en 28 juni van 11.00 tot 15.30 uur voor de afvaart vanwege de bouw van de nieuwe Ilvericher verkeersbrug in Düsseldorf. Op dinsdag 26 juni bleef de stremming binnen de aangekondigde tijd, op woensdag 27 juni werd echter gestremd van 15.00 tot 18.45 uur. Dit natuurlijk met alle gevolgen van dien. Afvaart die gerekend had op een stremming vanaf 11.00 uur tot 15.30 en dus flink doorgedraaid of juist langzaam aan had gedaan, stropte op. Het gevolg was een rij van tientallen wachtende schepen, die ter plaatse moesten opdraaien. Geen nadere informatie via de verkeerscentrale Duisburg over het einde van de stremming en veel irritatie over het gehele verloop. Gevolg: tientallen telefoontjes van boze schippers met het verzoek dergelijke stremmingen flink aan te pakken.

Melden

De vaarwegbeheerder moet stremmingen altijd aanmelden bij de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR). Zij heeft tot taak bij de aanmelding van een stremming de verschillende belangen goed af te wegen. Koninklijke Schuttevaer heeft de indruk dat die afweging niet altijd even zorgvuldig gedaan wordt. Om dit, maar bijvoorbeeld ook de problematiek van het voorschutten (Planfahrt) aan de kaak te stellen, wil de IA van Koninklijke Schuttevaer hierover graag in discussie gaan met haar Duitse collega's van de BDB en het VBW. De IA zal in de loop van het jaar, vermoedelijk in september, een samenwerkingsovereenkomst aangaan met het VBW. Wat Koninklijke Schuttevaer betreft, zal het eerder genoemde onderwerp als eerste nader onder de loep genomen worden.

Noodzaak

Soms zijn stremmingen onvermijdelijk, bijvoorbeeld bij het afbouwen van een brug. Daar zal men Koninklijke Schuttevaer niet over horen. Wanneer echter voor een wijze van bouwen wordt gekozen die tot extra vertragingen en stremmingen leidt, is er een probleem. Dat laatste lijkt nu bij Düsseldorf het geval. Feitelijk dient een beheerder op grond van de Akte van Mannheim alles in het werk te stellen om een stremming van de Rijn zo kort mogelijk te laten duren. De IA zal de komende tijd benutten om te trachten alle partijen hiervan te overtuigen.
Na het inwinnen van juridisch advies heeft Koninklijke Schuttevaer daarom een afspraak gemaakt met de CCR. De resultaten worden betrokken in de vervolgstappen. Voorts is inmiddels een brief geschreven aan de minister van Verkeer en Waterstaat met het verzoek om haar invloed bij haar Duitse collega aan te wenden om dergelijke stremmingen in het vervolg te beperken. Een afschrift van deze brief is gezonden aan de directeur van de directie economische samenwerking van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Ook voor het WSA Keulen ligt een brief gereed, die hoogst waarschijnlijk samen met het BDB aan het WSA in Keulen zal worden gestuurd.

In de brief aan de minister is uiteraard de gelegenheid te baat genomen om krachtig te protesteren tegen alle onnodige stremmingen op de Rijn, want ook met Rhein im Flammen gaat het helemaal de verkeerde kant op.

Meewerken aan actualiseren van de Weska 2002

De uitgever van de Weska, Binnenschiffahrts-Verlag in Duisburg, bereidt momenteel de editie 2002 voor. Voor een optimale actualisering doet de redactie een beroep op medewerking van de binnenvaart.

Schippers of andere vaarweggebruikers die praktijksituaties tegengekomen zijn die afwijken van de gegevens in de uitgave van 2001, wordt verzocht deze door te geven aan de uitgever. Wijzigingen of correcties kunnen ook worden gemeld bij Kantoor Binnenvaart. Dat zorgt er dan voor dat ze bij de redactie van de WESKA belanden, zodat de editie 2002 weer 'up to date' is.
Het email-adres van Kantoor Binnenvaart is:
info@kantoorbinnenvaart.org;
dat van de uitgever is:
binnenschiffahrtverlag@binnenschiff.de

Schipper kan niet worden verplicht zelf schip te laden

Duitse advocaat: 'Dwang bevrachter onrechtmatig'

door Gerard Kester

Nog niet zo lang geleden kreeg Kantoor Binnenvaart een klacht van een schipper, die min of meer gedwongen werd om op een laadplaats aan het Mittellandkanaal zelf de laadpijp te bedienen. Gedwongen, doordat zijn protest de opmerking van de bevrachter opleverde dat hij bij weigering in de toekomst niet meer voor bevrachting in aanmerking zou komen.

Over de rechten en plichten en de juridische kant van een dergelijke kwestie kreeg Kantoor Binnenvaart van de schipper een uiteenzetting van het advocatenkantoor Hahn en Grotstollen in Duisburg. Onderstaand de vrije vertaling.

Het uitgangspunt is het nieuwe, sinds 1.07.1998 geldende Duitse transportrecht. In § 412 is het volgende bepaald. "Voor zover uit de omstandigheden of vervoersgebruik niet anders volgt, moet de afzender de goederen zowel vervoersveilig laden, stuwen en bevestigen (verladen) als lossen. De vervoerder dient voor de bedrijfszekere verlading te zorgen."
Dit voorschrift gaat verder dan § 41 van het vroeger geldende Binnenschifffahrtsgesetz. Dit luidde:
"Indien niets anders is overeengekomen, moet de afzender verpakte goederen op het schip en losse goederen in het schip leveren. De vervoerder dient de verdere verlading van de goederen te verzorgen."

Toelichting

Advocaat Grotstollen geeft daarbij de volgende toelichting:
Voor de belading van een binnenschip geldt dat de vervoerder het schip in een beladinggeschikte toestand voorlegt, zich laadgereed meldt en de laadruimen vrij toegankelijk maakt. Daartoe moeten de luiken opengelegd worden. Al het andere, en hier in het bijzonder het storten van de goederen, is de taak van het overslagbedrijf dat in opdracht van de afzender handelt. Dat heeft ervoor te zorgen dat de lading zonder het schip te beschadigen in de ruimen komt. De landinstallaties zijn uitsluitend door het overslagbedrijf te bedienen, omdat dit op de hoogte is van de bedieningswijze en kenmerken van de installatie. Slechts wanneer het schip verhaald moet worden, wordt de schipper actief. Daarnaast moet de vervoerder erop toezien dat het schip op een voor de vaart veilige wijze wordt beladen.

Ter verduidelijking nog enkele zaken uit de toelichting op § 412: Het begrip verladen omvat het laden, stuwen en bevestigen of sjorren. Het vervoersveilige houdt in dat het verladen moet gebeuren op een wijze die veilig is voor het betreffende vervoermiddel. Het bedrijfszekere houdt in geval van een schip onder meer verband met de stabiliteit.

De schipper is gehouden zijn schip in beladinggeschikte toestand voor te leggen, zich laadgereed te melden en de ruimen vrij toegankelijk te maken. Al het andere, dus ook het bedienen van de laadpijp, is de taak van het beladende bedrijf. (Foto Sander Klein)

Advertentie

Universal Life als basis voor oudedagsinkomen

door W. M. van der Veen, relatiebeheerder

Steeds meer Nederlanders beleggen, aan de torenhoge rendementen lijkt geen einde te komen.
Ook in verzekeringen gaat men steeds meer naar beleggingen kijken. Met name het flexibele en transparante universal life systeem wordt steeds populairder.

Wie een levensverzekering afsluit, doet dat niet voor een paar jaar. Tijdens de looptijd kan er veel gebeuren waar men van tevoren wellicht geen rekening mee heeft gehouden. Denk bijvoorbeeld aan het veranderen van de gezinssamenstelling of de ontwikkelingen in het bedrijf. Vroeger kon het gebeuren dat een verzekering niet naadloos op deze veranderingen aansloot; met een universal life polis is dat te voorkomen. Deze verzekering is namelijk bijzonder flexibel.

Hoe het werkt

Een deel van de premie wordt belegd en een ander deel wordt gebruikt voor de afdekking van de risico's. Kenmerkend voor een universal life verzekering is dat het spaar- , het risico- en het kostendeel los van elkaar staan. Het spaar- of beleggingsdeel wordt in fondsen gestort. De hoogte van de stortingen en de prestaties van het beleggingsfonds bepalen de hoogte van het kapitaal op de einddatum. Men kan kiezen tussen risicomijdende fondsen en fondsen met meer risico, fondsen met gematigde rendementsverwachting en met hoge performance. De risicopremie en administratievergoeding worden periodiek betaald uit de verkoop van participaties. Elke maand wordt opnieuw de hoogte bepaald aan de hand van de grootte van de 'beleggingspot'.
Dit maakt universal life een zeer flexibel systeem. Zo is het bij een universal life verzekering makkelijk om het verzekerd bedrag te wijzigen. In dat geval wordt dus alleen een ander bedrag in rekening gebracht voor het risico dat wordt gelopen in de maand van de wijziging. De premie die men als verzekerde betaalt, kan in principe ongewijzigd blijven.
Veranderingen door bijvoorbeeld wijzigingen in de gezinssamenstelling, extra betalingen en de behoefte aan een flexibele einddatum zijn allemaal mogelijk binnen een universal life polis. De verzekerde bepaalt zelf tegen welke risico hij verzekerd is, hoeveel premie hij betaalt en wanneer hij dit wil veranderen.

Voorbeelden

Voor een jong stel van midden twintig, zonder kinderen, is een universal life polis uitermate geschikt om een oudedagsvoorziening op te bouwen. Gezien de jonge aanvangsleeftijd zal het rente-op-rente effect in belangrijke mate doorwerken. Daarom kan het voor hen verstandig zijn om in ruil voor iets meer risico te kiezen voor fondsen met een hoog rendement.
Een echtpaar van in de dertig met jonge kinderen dat via universal life een pensioen wil opbouwen, kan beter besluiten in zogeheten mixfondsen te beleggen. Dat zijn fondsen waarin aandelen en obligaties zijn opgenomen.

Belastingplan 2001

Vermogen, waaronder rendement uit de beleggingen van een universal life verzekering, valt in het nieuwe belastingstelsel vaak in box 3 en wordt boven de vrijstelling belast met de vermogensrendementheffing. Deze bedraagt effectief 1,2 procent.
Ook mogen in het huidige belastingstelsel, op de basisaftrek van 2283 gulden na, alleen lijfrentepremies worden afgetrokken die zijn bedoeld voor het dichten van een aantoonbaar pensioengat. Het pensioengat berekenen is een ingewikkelde zaak, waarbij raad en bijstand van een adviseur onontbeerlijk is. Een reden te meer om voor het afsluiten van een universal life polis contact op te nemen met een financieel raadsman. In samenspraak met deze adviseur kan men een weloverwogen beslissing maken.

Ministers-conferentie binnenvaart

Minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat heeft in samenwerking met haar Roemeense collega MironTudor Mitrea het initiatief genomen voor een pan-Europese binnenvaartconferentie.

Een vrije binnenvaart tussen de Noordzee en de Zwarte Zee is de inzet van de conferentie, waarvoor de transportministers uit de Rijn- en Donaulanden tot en met de Russische Federatie en alle andere Europese binnenvaartlanden zijn uitgenodigd. De Oost-Europese landen zijn ook nadrukkelijk uitgenodigd, evenals EU-transportcommissaris De Palacio.
Daarnaast komen er waarnemers uit de VS, China, Vietnam en Thailand. Ook de voorzitters van verschillende commissies en vertegenwoordigers van internationale organisaties die zijn gerelateerd aan de binnenvaart worden verwacht.
Op 5 september wordt de conferentie geopend in het Maritiem Museum Prins Hendrik in Rotterdam; de dag erna vergadert men in het stadhuis van Rotterdam.
Het is de bedoeling dat de Europese naties samen een koers uitzetten voor de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. De sector moet zich, aldus de initiatiefnemers van de conferentie, ontwikkelen als een uitstekende optie voor vervoer dwars door Europa, om de verwachte verdubbeling van het goederenvervoer in de komende jaren mede op te vangen. Weg en rails kunnen dat maar moeilijk, terwijl het water nog genoeg ruimte biedt.
De liberalisering van de binnenvaartmarkt in 1998 heeft al tot nieuwe initiatieven geleid. Mede door innovaties is binnenvaartvervoer de afgelopen vijf jaar met 25 procent gegroeid. Er zijn echter ook nog zaken op binnenvaartgebied die beter kunnen. Zo komt er op de conferentie aandacht voor milieu-eisen, harmonisering van regelgeving, stimuleringsregelingen, knooppunten in de natte infrastructuur en bewustwording bij de overheid, verladers en het publiek.

door Jos Hoffmann

Hoe zit dat nou met

'We zijn begonnen met opschonen en moderniseren van het verouderde KOFS-lesmateriaal'

Bel je naar het KOFS in Amsterdam voor een verlenging van je vaarbewijs of Rijnpatent, dan kom je bij de Vakopleiding Transport en Logistiek in Diemen uit. Ook moet je eerst door een voor schippers gsm-onvriendelijk keuzemenu van de computergestuurde telefooncentrale heen, voor je uiteindelijk contact kunt krijgen met een KOFS-persoon. Dat wekt nog al eens verbazing en verwarring.

Toch is het KOFS al weer zes jaar niet meer het zelfstandige Koninklijke Onderwijs Fonds voor de Scheepvaart, maar een van de drie instellingen die samen de stichting Beroepsopleiding Transport en Logistiek vormen. Deze huist bij de Vakopleiding Transport en Logistiek (VTenB), die in de regio Noordwest onlangs in Diemen is neergestreken. Inclusief het KOFS. Maar dat verhuist in februari 2002 weer verder, naar Rotterdam.
Duidelijk zo? Nog niet voor iedereen. Ingrid Walrabenstein, sinds ruim een jaar regiomanager Noordwest en VTenL, kan dat best begrijpen. Ze steekt de hand ruimhartig in eigen boezem: "De onduidelijkheid over deze reorganisatie heeft twee jaar geduurd. Voor de buitenwereld was dat vervelend, maar intern zeker ook. Er zijn hierom helaas mensen weggegaan, Mede daardoor moest het KOFS-bureau met kunst- en vliegwerk draaiend gehouden worden. Wij moeten ons voor die onduidelijkheid excuseren, want dit had anders aangepakt moeten worden. Een eventuele volgende keer zullen we dat zeker doen."

Koepelstichting

Nu Walrabenstein er toch de gelegenheid voor krijgt, wil ze graag voor de varende buitenwereld nog eens op een rijtje zetten hoe alles in elkaar zit en wat er nog aan veranderingen op stapel staat.

Eerst de jongste geschiedenis. In de jaren negentig oordeelde het ministerie van onderwijs dat het KOFS, sinds de jaren-'20 in Amsterdam gevestigd, moeilijk op zijn eentje zou kunnen overleven. Partijen om mee samen te gaan werden gezocht. In '95 kwam een fusie tot stand tussen het KOFS, het SLHV voor havenopleidingen en Vakopleiding Wegvervoer. De laatste twee gingen op in de stichting Vakopleiding Transport en Logistiek en er kwam een stichting Landelijk Orgaan Beroepsonderwijs (LOB) voor de transport- en logistiekwereld bij. Onder de koepelstichting Beroepsopleidingen Transport en Logistiek hangen nu derhalve:

- LOB Transport en Logistiek: voor uitvoering wettelijke taken
- Vakopleiding Transport en Logisitiek (VTenL): voor uitvoering van commerciële taken en het Collectief Werkgeverschap
- KOFS: Examenbureau, uitgifte vaardocumenten, instructievaartuigen.

Het LOB heeft op grond van de Wet Educatie en Beroepsonderwijs de zorg voor het nieuwe leerlingstelsel, waarin 16- tot 18-jarigen afwisselend een periode op stageplaatsen werken en naar school gaan. "LOB Transport moet zorgen voor voldoende stageplaatsen bij erkende leerbedrijven, waar de leerlingen van scholen als het Scheepvaart- en Transport College in Rotterdam en Nova College in IJmuiden terecht kunnen. Het verzorgt daarvoor de accreditatie van bedrijven die stagiairs willen, want stageplaatsen moeten natuurlijk aan bepaalde eisen voldoen. Er moet bijvoorbeeld een praktijkbegeleider aanwezig zijn, men moet kunnen omgaan met jongeren, etcetera."
Overigens is een opleiding voor zulke praktijkbegeleiders niet verplicht. Walrabenstein: "Nog niet, maar de branche groeit daar wel langzaam naartoe. Een goede zaak, vind ik. Het vergt immers het een en ander om iemand een vak te kunnen leren."
Scholingsmogelijkheden voor praktijkbegeleiders zijn er al wel.

Niet alleen extra handjes

De stageplaatsen in de binnenvaart zijn bij zowel rederijen als particulieren. ,,Nee, er is geen gebrek aan leerbedrijven. Integendeel. Er komen steeds meer verzoeken om accreditatie. Dat heeft met de krapte op de arbeidsmarkt te maken. Ook ondernemers die zich vroeger niets aan het KOFS gelegen lieten liggen, willen nu graag stagiairs, omdat

Regiomanager Ingrid Walrabenstein voor de nieuwe vestiging van Vakopleiding Transport en Logistiek in Diemen, waar ook het bureau van het KOFS in zit. Begin volgend jaar gaat dat de binnenvaart- en bootliedenopleidingen achterna: naar de nieuwbouw van VT en L in Rotterdam. (Foto Delta Desk)

VTenL en het KOFS?

er moeilijk aan personeel te komen is. De consulenten die de kandidaat-leerbedrijven beoordelen, zijn daarop bedacht: het moet hen niet alleen om de extra handjes gaan die ze aan boord krijgen. Men moet goed zijn verantwoordelijkheid beseffen, want voorop staat dat er nieuwe vakmensen moeten worden opgeleid."

Collectief Werkgeverschap

Vakopleiding Transport en Logistiek, bestuurd door vertegenwoordigers van de werknemers- en werkgeversorganisaties, treedt volgens afspraak met diezelfde sociale partners ook op als collectieve werkgever voor de stagiairs. „Zij zijn dan in dienst bij ons; wij nemen zo de werkgeverssores van het kleinbedrijf over. Wij sluiten enerzijds arbeidsovereenkomsten met de jongeren en anderzijds detacheringsovereenkomsten met de bedrijven. (Het LOB detacheert de stagiairs bij de leerbedrijven). Zo wordt ook gegarandeerd dat de jongeren in hun ruim twee jaar stagetijd bij meer dan één bedrijf in de keuken kunnen kijken en zich daardoor beter kunnen oriënteren dan wanneer ze, wat sommige ondernemingen liever zouden hebben, bij een bedrijf in dienst zouden treden."

Producten

Vakopleiding Transport en Logistiek is een opleidingsinstituut dat vanaf de basis tot en met mbo-niveau praktijkgerichte, beroepskwalificerende opleidingen en (nascholings)cursussen voor de binnenvaart, havenpersoneel, het personenvervoer, het wegtransport en de logistieke sector verzorgt. “Als zodanig is VTenL een concullega van het contractonderwijs van scholen als het STC, het Noordzee College en het Nova College. We bieden op binnenvaartgebied opleidingen aan voor de schippersdiploma’s, cursussen ADNR en Vervoer Gevaarlijke Stoffen en de opleiding tot Ondernemer in de Binnenvaart. Ook cursussen voor motordrijver, de aanteke-

ning Havengebied Rotterdam en Duits en Frans voor de binnenvaart zitten in het pakket”, licht de regiomanager toe. VTenL ontwikkelt de opleidingen en cursussen zelf, in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven. In Alphen aan de Rijn zit daarvoor een aparte afdeling ontwikkeling en innovatie, bemand door onder meer onderwijskundigen. Voor officiële diploma’s en getuigschriften gelden de eindtermen die de overheid op voorspraak van de LOB Transport als norm vaststelt; voor en met klanten zoals rederijen die bepaalde bij- of nascholingsprogramma’s wensen, worden desgewenst specifieke lespakketten samengesteld.
Het is in relatie tot onderwijs even wennen, maar Walrabenstein spreekt in dit verband van ‘productenpakketten.’ VT en L moet immers als commercieel instituut met opleiden en scholen de kost verdienen. Het uitgangspunt daarbij is niet alleen wat de markt vraagt, maar zeker ook of het in geldelijke zin wat oplevert. “In Alphen aan de Rijn is bijvoorbeeld begonnen met het opschonen en moderniseren van het verouderde KOFS-lesmateriaal. Dat vertoont inhoudelijk, redactioneel en didactisch nogal wat achterstallig onderhoud. Maar alles updaten is duur. Cursusonderdelen waarvan updaten uit commercieel oogpunt te duur wordt, gaan daarom uit het pakket.”
Walrabenstein kan op dit moment nog niet zeggen welke onderdelen van de binnenvaartopleidingen dat lot wacht.

Opleidingsschepen

Het KOFS heeft sinds de fusie in 1995 nog drie taken over: het fungeren als examenbureau, het uitgeven van officiële vaardocumenten en het beheer van de vier opleidingsschepen, waar de scholen in IJmuiden, Amsterdam, Harlingen en Rotterdam mee varen. Ook in de vloot zijn, aldus Walrabenstein, de laatste jaren verbeteringen doorgevoerd: “Het beheer is gestroomlijnd, er is meer eenheid en samenhang ontstaan, ook met het grotere VTenL-geheel, en onder de bemanningen zijn aanpassingen geweest.” Het KOFS wil vanwege het samenbindende element graag zijn facilitaire functie ten aanzien van de schepen behouden en onderschrijft dan ook het standpunt van het bedrijfsleven, dat het plan van het ministerie om de scholen rechtstreeks ‘in plaats van via het KOFS’ de gelden ter exploitatie van de schepen te gaan uitkeren een risico van afbrokkeling van de vloot in zich heeft. “Praktijkschepen kunnen niet gemist worden, niet als examenschepen en niet voor het aanleren van bepaalde praktische vaardigheden. Hun plaats kan ook nooit helemaal worden ingenomen door simulators, want hoe een perfect gereedschap die ook zijn, je kunt er de werkelijkheid alleen mee nabootsen, niet vervangen.”

Rotterdam

Het KOFS-bureau heeft onlangs zijn vertrouwde stek in Amsterdam verruild voor de nieuwe VTenL-vestiging in Diemen. Maar dat is slechts tijdelijk: het bureau verhuist, zodra in februari volgend jaar het nieuwe VTenL-gebouw aan de Waalhaven gereed is, ook naar Rotterdam. Voor het aanmelden voor examens en het verkrijgen van officiële vaardocumenten moet dan dus daarheen worden gebeld.
VT en L heeft zijn binnenvaart- en havenopleidingen inmiddels in Rotterdam geconcentreerd; de onlangs geopende vestiging van de regio Noordwest aan de Weespertrekvaart in Diemen is op het wegtransport en personenvervoer gericht. “Het was onlogisch en onpraktisch dat de binnenvaart en de havensector naar Amsterdam moesten voor opleidingen en cursussen, terwijl we toch in dé wereldhaven Rotterdam een vestiging hadden. En dat chauffeurs uit deze regio met z’n vele transportbedrijven naar Rotterdam moesten”, aldus Ingrid Walrabenstein. “Van daar deze reorganisatie, waar ook het KOFS bij is betrokken.”

Werkcommissie Binnenvaartbelang en Rotterdam

Geregeld overleg met haven werpt vruchten af

door Gerard Kester

Sinds een twintigtal jaren heeft de georganiseerde binnenvaart regelmatig en gestructureerd overleg met het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) over alle zaken die de gemeente en haven betreffen en waar de binnenvaart mee te maken heeft. Van de zijde van de binnenvaart zijn onder meer Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart en het CBRB vertegenwoordigd in dit overleg, dat de naam Werkcommissie Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR) draagt.

In de loop der jaren zijn veel grote en kleine dingen via deze werkcommissie tot stand gekomen. Via overleg dus, want zo gaat dat nu eenmaal in onze samenleving. Groepen burgers of bedrijven trachten hun belangen veilig te stellen, zaken te realiseren of anderszins via vertegenwoordiging. Leden moeten natuurlijk zorgen dat hun vertegenwoordigers wel hun mening verkondigen en hen voeden met informatie; nietleden hebben geen stem en worden niet gehoord.

Drinkwater

Om een indruk te geven van wat er zoal besproken wordt, een kort verslag van het laatste overleg van KB-vertegenwoordiger Roel Dragt:
Er zijn nog regelmatig klachten over de drinkwatervoorziening door Hatenboer op het zoute gedeelte en door de gemeente op het zoete. Afgesproken werd de gehele waterleverantie nog eens door te nemen en daarbij ook te kijken naar eventuele uitbreiding van het aantal vaste tappunten. Het havenbedrijf zal in ieder geval even kijken naar het tappunt bij de Schaardijk, waar de trap ontbreekt.
De brugsluitingen werden besproken. Bij het GHR was nog niets bekend over een blokbeveiliging voor de bruggen in de doorvaart door de stad. Men gaat dit na en bericht er in de volgende vergadering over. De gemelde droogte bij de Dintelhavenbrug wordt onderzocht en zonodig opgeruimd.

Bewoning Maashaven

Over de bebouwing aan de noordzijde van de Maashaven zijn verschillende vragen binnengekomen. Worden het huur- of koopwoningen? Kunnen de varenden rekenen op een eigen op- en afgang? Is het mogelijk om de auto voor het schip te zetten? Weten de toekomstige bewoners wat het inhoudt om aan een binnenvaarthaven te wonen? Afgesproken werd dat voor het volgende overleg de betrokken gemeentelijke dienst wordt uitgenodigd.
Voor de bereikbaarheid van het restaurant wil de gemeente een brug over het Zuiddiepje naar het eiland bouwen. Het GHR werd gevraagd voor de doorvaart rekening te houden met de huidige scheepvaart. Het havenbedrijf 'neemt dit mee'.

Het volgende WBR-overleg is halverwege september. Schippers die vragen of opmerkingen over situaties in de Rotterdamse haven hebben, wordt verzocht deze door te geven aan Kantoor Binnenvaart.

VRAAG & ANTWOORD

Ik ben mijn papieren aan boord aan het doornemen. Moet ik die bewijzen van betaling aan het sloopfonds nog bewaren?

Dat is niet meer nodig. Het betreffende RPR-artikel (1.10 lid w) is per 1.01.2000 vervallen. De Europese verordening van april 1999 kent immers niet langer een sloopregeling en de binnenvaart betaalt al twee jaar geen sloopbijdrage meer.

• • •

Mijn Rijnpatent dateert van 1992. Is dit ook geldig op de zogeheten ruime wateren?

Ja. Op grond van een Europese richtlijn is het Rijnpatent gelijkgesteld aan het vaarbewijs voor alle binnenwateren. Dit heeft tot gevolg gehad dat in de opleiding ook voor het Rijnpatent de examenvakken ruime wateren (aanvaringsreglement e.d.) gedaan moeten worden. Dat geldt dan voor de nieuw af te geven patenten, maar de gelijkstelling geldt voor alle Rijnpatenten.

• • •

Ik ben mijn schip aan het afbouwen. Moet ik de drietoonhoorn nog plaatsen? Ik heb namelijk gelezen dat deze wordt afgeschaft.

Het besluit tot afschaffing zal met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid in de najaarszitting van de CCR worden genomen en op 1 januari 2002 van kracht worden. Tot dan blijft het dus een uitrustingsvoorschrift volgens artikel 4.06 van het RPR.
Kantoor Binnenvaart heeft echter de Wasserschutzpolizei gevraagd (boven Spijksche Veer moet dat sein gegeven kunnen worden) hoe zij tot 1 januari gaat handhaven, wetende dat de hoornverplichting wordt afgeschaft. Op zich heeft de WSP er volledig begrip voor dat het niet te verdedigen is nu een hoorn aan te schaffen, terwijl deze over een half jaar niet meer nodig is. Zij wil echter wel een officieel schrijven hebben waarin de afschaffing wordt aangekondigd. Dan zal zij haar mensen instrueren op dit punt geen verbalen te maken. Kantoor Binnenvaart heeft het ministerie van V en W gevraagd dit bij de Duitse collega's aan te kaarten.

CCR vaardigt nieuwe bemanningsregeling uit

Wijziging in tabellen door invoering standaard S2

door Gerard Kester

In haar voorjaarszitting heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een nieuwe regeling vastgesteld voor de bemanningsvoorschriften. De regeling wordt op 1 juli 2002 van kracht. In dit artikel staan de bemanningstabellen. In een volgend artikel wordt een aantal andere belangrijke wijzigingen behandeld. De gehele tekst is te vinden op de internetsite www.kantoorbinnenvaart.org, pagina Actueel.

De bemanningstabellen zijn op een aantal plaatsen gewijzigd door de invoering van een zogeheten Standaard S2. In de meeste gevallen behelst de S2 de vervanging van een matroos door een scheepsjongen. Aanvullend op de technische eisen van standaard S1 (zie 23.09 vaartijdenboek), zijn voor de S2 de volgende voorwaarden gesteld:

a. voor alleen varende motorschepen:
   Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;
b. voor motorschepen, die gekoppelde vaartuigen voortbewegen:
   Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie;
c. voor motorschepen, die een duwstel, bestaande uit het motorschip en een vaartuig ervoor, voortbewegen:
   Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist als het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust, die vanuit de stuurhut van het duwende motorschip te bedienen is;
d. voor duwboten die een duwstel voortbewegen:
   Standaard S1 en bovendien een uitrusting met hydraulisch of elektrisch aangedreven koppellieren. Deze uitrusting is echter niet vereist als het vaartuig aan de kop van het duwstel met een boegschroefinstallatie is uitgerust, die vanuit de stuurhut van de duwende duwboot te bedienen is;
e. voor passagiersschepen:
   Standaard S1 en bovendien een uitrusting met een vanuit de stuurhut bedienbare boegschroefinstallatie.
   Deze uitrusting is echter niet vereist als de aandrijvingsinstallatie en de stuurinrichting van het passagiersschip gelijkwaardige manoeuvreereigenschappen waarborgen.

---

1. De minimum bemanning van motorschepen en duwboten bestaat uit:
   (zie onderstaande tabel).

2. De in de tabel in het eerste lid voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimum leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich ten minste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

3. De in de tabel in het eerste lid voorgeschreven minimum bemanning
   a. in de groep 2, exploitatiewijze A 1, Standaard S2 en
   b. in de groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1 kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord moet bevinden, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangege-

Groep		Bemanningsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2					
			A1		A2		B	
			S1	S2	S1	S2	S1	S2
1	L ≤ 70 m	schipper	1		2		2	2
		stuurman	-		-		-	-
		volmatroos	-		-		-	-
		matroos	1		-		1	-
		lichtmatroos	-		-		1[1]	2[1][3]
2	70 m < L ≤ 86 m	schipper	1 of 1	1	2		2	2
		stuurman	- -	-	-		-	-
		volmatroos	1 -	-	-		-	-
		matroos	- 1	1	-		2	1
		lichtmatroos	- 1	1	1[1]		-	1
3	L > 86 m	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1[2]	1
		volmatroos	- -	-	-	-	- -	-
		matroos	1 -	-	1	-	2 1	1
		lichtmatroos	- 2	1	1[1]	2[3]	- -	1

[1] De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een dekman.
[2] De stuurman moet in het bezit zijn van het ingevolge het Reglement Rijnpatenten vereiste patent.
[3] Een van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.

ven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos als bedoeld in het tweede lid.

Artikel 23.11

Minimum bemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen

1. De minimum bemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen bestaat uit: (zie onderstaande tabel).

2. De in de tabel in het eerste lid voorgeschreven matrozen mogen door lichtmatrozen worden vervangen, die een minimum leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, zich tenminste in het derde leerjaar bevinden en een jaar vaartijd in de binnenvaart kunnen aantonen.

3. De in de tabel in het eerste lid voorgeschreven minimum bemanning
   a. in de groep 2, exploitatiewijze A 1, Standaard S2 en
   b. in de groep 3, exploitatiewijze A1, Standaard S1 kan voor de ononderbroken duur van ten hoogste drie maanden in een kalenderjaar met een lichtmatroos, die een schippersschool bezoekt, worden verminderd. Opeenvolgende periodes met een verminderde bemanning moeten met een periode van minimaal één maand worden onderbroken. Het bezoek aan de schippersschool moet worden aangetoond met een verklaring van de schippersschool die zich aan boord moet bevinden, waarin de tijden van het schoolbezoek zijn aangegeven. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op de lichtmatroos als bedoeld in het tweede lid.

Groep		Benamingsleden	Aantal bemanningsleden bij de exploitatiewijze A1, A2 of B en voor de uitrustingsstandaard S1, S2					
			A1		A2		B	
			S1	S2	S1	S2	S1	S2
1	Afmeting van het samenstel L ≤ 37 m B ≤ 15 m	schipper	1		2		2	2
		stuurman	-		-		-	-
		volmatroos	-		-		-	-
		matroos	1		-		1	-
		lichtmatroos	-		-		1[1]	2[1][2]
		Machinist of matroos-motordrijver	-		-		-	-
2	Afmeting van het samenstel 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	schipper	1 of 1	1	2		2	2
		stuurman	- -	-	-		-	-
		volmatroos	1 -	-	-		-	-
		matroos	- 1	1	-		2	1
		lichtmatroos	- 1	1	1[1]		-	1
		Machinist of matroos-motordrijver	- -	-	-		-	-
3	Duwboot + 1 duwbak met L > 86 m of afmeting van het samenstel 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1[3]	1
		volmatroos	- -	-	-	-	- -	-
		matroos	1 -	-	1	-	2 1	1
		lichtmatroos	- 2	1	1[1]	2[1]	- -	1
		Machinist of matroos-motordrijver	- -	-	-	-	- -	-
4	Duwboot 4*2*duwbakken[4] motorschip + 1 duwbak[4]	schipper	1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
		stuurman	1	1	-	-	1 1[3]	1 1[3]
		volmatroos	-	-	-	1	- -	1 1
		matroos	1	-	2	-	2 2	- -
		lichtmatroos	1[2]	2[2]	1[1]	2[1]	- -	1 1
		Machinist of matroos-motordrijver	-	-	-	-	1 -	1 -
5	Duwboot +3 of 4*duwbakken[4] motorschip + 2 of 3 duwbakken[4]	Schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1[3]	1 1[3]
		volmatroos	- -	-	-	1	- -	1 1
		matroos	2 1	1	2	-	2 2	- -
		lichtmatroos	- 2	1	1[1]	2[1]	1[2] -	2 1
		Machinist of matroos-motordrijver	1 1	1	1	1	1 1	1 1
6	Duwboot +*meer dan 4*duwbakken[4]	schipper	1 of 1	1	2	2	2 of 2	2 of 2
		stuurman	1 1	1	-	-	1 1[3]	1 1[3]
		volmatroos	- -	1	-	1	- -	1 1
		matroos	3 2	1	3	1	3 3	1 1
		lichtmatroos	- 2	1	1[1]	2[2]	1[2] -	2[1] 1
		Machinist of matroos-motordrijver	1 1	1	1	1	1 1	1 1

[1] De lichtmatroos of een van de lichtmatrozen mag worden vervangen door een dekman.
[2] De stuurman moet in het bezit zijn van het ingevolge het Reglement Rijnpatenten vereiste patent.
[3] Een van de lichtmatrozen moet ouder zijn dan 18 jaar.
[4] In dit artikel omvat het begrip duwbak ook motorsleepen zonder eigen in werking gestelde voortstuwingswerktuigen en sleepschepen. Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing:
1 duwbak = meerdere duwbakken met een totale lengte tot en met 76,50 m en een totale breedte tot en met 15 m.

Sinds 1 juli aanbevolen ook in euro te factureren

Kennismakingscampagne voor nieuwe muntsoort begonnen

door Jos Hoffmann

Sinds 1 juli is het voor ondernemers aanbevolen hun facturen met de totaalbedragen in zowel de nationale valuta (guldens, franken, marken) als in euro's de deur uit te doen. Dit om alvast te (laten) wennen aan de nieuwe Europese eenheidsmunt, die op 1 januari 2002 officieel wordt ingevoerd.

In het giraal verkeer wordt de euro trouwens al een tijdje gebruikt. Dat is op bankafschriften en bij telebankieren zichtbaar. Maar heeft iemand ook al enig idee hoe nieuwe euromunten en -biljetten er uitzien? En weet men straks valse euro's van echte te onderscheiden? Waarschijnlijk luidt bij velen het antwoord op beide vragen: "Nee."
Dat gaat nu veranderen, want inmiddels is een grootscheepse Europese publiciteitscampagne begonnen om het publiek te informeren over de euro. De centrale banken van alle eurolanden werken daarvoor samen met (bank)instellingen, koepelorganisaties en bedrijven, die op hun beurt de boodschap kunnen verspreiden naar hun eigen achterban. In Nederland is dat De Nederlandsche Bank. Het uiteindelijke doel is dat iedereen dezelfde gestandaardiseerde informatie als uitgangspunt heeft.

Kenmerken

Om te voorkomen dat valsemunters precies weten hoe ze valse eurobankbiljetten kunnen maken die sprekend op echte lijken, worden over de officiële echtheidskenmerken nog geen mededelingen gedaan. Pas in september maakt De Nederlandsche Bank via de media bekend wat de officiële echtheidskenmerken van de eurobankbiljetten en -munten zijn. Maar er is natuurlijk al wel het een en ander bekend over het uiterlijk en de herkenbaarheid van de euro's.
Wat het eerst opvalt aan de eurobankbiljetten is de kleur en de afbeeldingen. Bijzonder is het feit dat ze een groot aantal voelbare kenmerken hebben. Zo is het papier gemaakt van fluorescerende katoenvezels die je niet alleen duidelijk kunt zien, maar ook kunt voelen. Verder hebben de bankbiljetten een watermerk, een veiligheidsdraad, transparante, over elkaar vallende afbeeldingen en een hologram. De soorten inkt waarmee de biljetten worden gedrukt, maken kopiëren bijna onmogelijk. Bovendien bevatten de biljetten onzichtbare kenmerken die alleen automaten kunnen lezen.
Ook de euromunten zijn voorzien van enkele snufjes om het valsemunters moeilijk te maken. Dat geldt vooral voor de munten van 1 en 2 euro. Deze bestaan uit twee soorten metaal en zijn voorzien van een randschrift. Deze combinatie is moeilijk na te maken. Verder hebben alle munten kenmerken waardoor ze herkend worden door muntautomaten. Ook die zijn lastig te imiteren.

Voorlichting

Medewerkers van banken en andere organisaties worden vanaf september opgeleid in het herkennen van echte en valse euro's. Voor het brede publiek zet het Nationaal Forum voor de introductie van de euro een voorlichtingscampagne op touw. Neem voor meer informatie eens een kijkje op de –helaas gsm-onvriendelijke- internetsites van het NFE, De Nederlandsche Bank en de Europese Centrale Bank om een goede indruk te krijgen van het uiterlijk van de euro. Deze sites geven ook allerhande voorlichting over het omrekenen van guldens en andere valuta naar euro (en andersom), over afrondingen, btw-berekeningen etc. Op enkele sites zijn ook gratis simpele omrekenprogrammaatjes te downloaden. Die zijn makkelijk bij het opstellen van facturen in euro's naast guldens, net als trouwens zak- en bureaucalculators met een euro-functie, die voor billijke prijsjes in winkels en vaak ook supermarkten te koop zijn.
Adressen: www.euro.nl, www.dnb.nl, www.euro.ecb.int/.

Met dank aan ING Bank, Rotterdam en Postbank.

Top Tip

Pc- en laptopgebruikers met een toetsenbord waar het euroteken (€) niet op voorkomt, kunnen dit voor het factureren of voor gebruik in tekst toch tevoorschijn toveren door gelijktijdig de toesten Alt+Ctrl+5 in te drukken. Wie een AltGr-toets heeft, slaat alleen die tegelijk met de 5 aan. Ook de combinatie Alt128 levert vaak, maar niet altijd, het €-teken op.
Handig kan het tevens zijn om op de internetsite http://lettertype.pagina.nl/ bij 'special fonts' naar 'eurosymbool' (win) te gaan. Voor het downloaden van het programma W95EURO is wel 2,19 MB vrije ruimte nodig.
Let op : bij het elektronisch verzenden komt het euroteken niet altijd als zodanig herkenbaar bij de ontvanger aan.
Tenslotte verdient het aanbeveling om nu al, of anders in elk geval voor de jaarwisseling, het boekhoudprogramma dat men gebruikt voor rekenen met de euro aan te (laten) passen.

Advertentie

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.

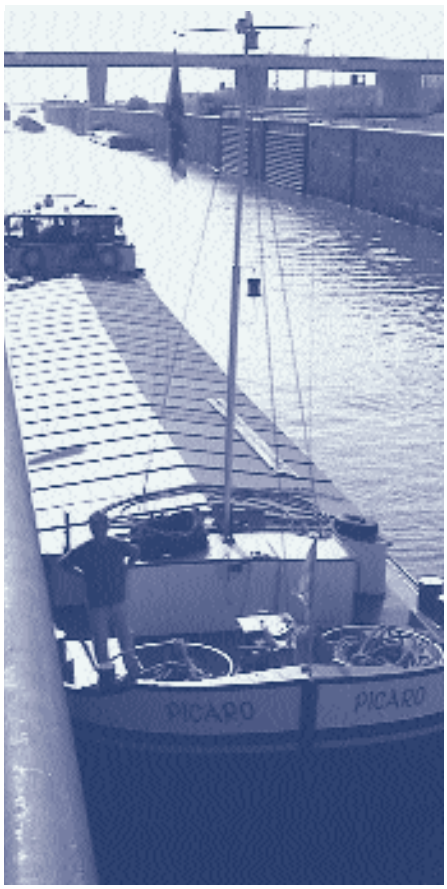
Charter per fax

Hierbij wil ik reageren op het stukje in het Magazine Binnenvaart van april over de kwestie met Overmeer en het toezenden van charters per fax. Daarin doet de heer Kester het voorkomen alsof je met een charter aan boord altijd recht hebt op... Niets is minder waar in het geval dat wij meegemaakt hebben.

In december nemen wij een reis aan van Amsterdam naar Düsseldorf. Er lijkt niets aan de hand, charter aan boord gekregen via de fax met alle afspraken netjes erin vermeld. Enige tijd later belt de bevrachter met de vraag of wij met dezelfde lading naar Worms willen en zo ja, wat wij ervoor moeten hebben. Het was 13 december en eigenlijk wilden wij zo vlak voor de kerst niet naar Worms. Anderzijds wilden wij ook niet helemaal dwars gaan liggen en noemden we dus een prijs.
De bevrachter geeft die door aan de opdrachtgever en die wordt daar zo boos over, dat hij gewoon de reis intrekt en ons in feite laat weten dat wij kunnen barsten. Niks geen reis naar Düsseldorf of Worms en niks geen vergoeding voor het verbreken van de overeenkomst.
Daarop bellen we de heer Kester van Kantoor Binnenvaart. Die legt ons uit dat de opdrachtgever inderdaad de overeenkomst mag verbreken en dat de vervoerder dan recht heeft op een schadevergoeding. Het is geen vast bedrag, twintig of dertig procent van de vracht of zoiets. Neen, de vervoerder moet zelf aangeven wat zijn schade is als gevolg van het niet doorgaan van de reis.
Die opdrachtgever wil echter van niets weten en wij kunnen niets anders dan de zaak afgeven bij onze rechtsbijstandsverzekering. Die is niet echt verrast, want ze heeft al tientallen zaken tegen dezelfde partij lopen.
Mijn vraag is: Nu heb ik een charter en toch moet ik naar de rechter om mijn gelijk te halen. Wat is het charter dan nog waard?

C. Last - Rijksen, ms Vrijheid

Reactie
In tegenstelling tot de schipper in de kwestie die ik heb beschreven in het magazine, kunt u in ieder geval aantonen dat er een overeenkomst was. Dat deze opdrachtgever zich daar vervolgens ook niets van aantrekt, kun je alleen via de rechter corrigeren. Deze man staat al zo'n dertig jaar bekend om zijn kwalijke praktijken en het is onbegrijpelijk dat hij nog altijd klanten weet te vinden, die hem inschakelen om het vervoer te verzorgen. En ja, wie werk heeft, heeft schepen.
Gerard Kester



Bedankt Picaro en vele anderen

door Nick van Haag, BTB

De nieuwste versie van BICS bevat informatie die onder anderen is verzameld of gecorrigeerd door Thijs Hitters en Annemarie van Oers van de spits Picaro.

Met name de gegevens en teksten over Frankrijk zijn grotendeels via de Picaro tot stand gekomen. Bureau Telematica en de makers van BICS zijn veel dank verschuldigd aan Thijs en Annemarie en al die andere varende ondernemers die zich inspannen om telematica in de binnenvaart een succes te maken. Dat mag wel eens gezegd worden.

Hulp is onontbeerlijk

Uw hulp is onontbeerlijk: de echte kennis zit op het water. Voor tal van telematica-activiteiten en -initiatieven (BICS Containers, BICS Tankvaart etc.) is actuele en operationele kennis en informatie van varende ondernemers nodig. Bureau Telematica doet graag een beroep op u. In veel gevallen kunt u gewoon aan boord blijven, bijvoorbeeld door deel te nemen aan de discussies (per E-mail) op Vaart!Forum of op de mailinglist van de Klankbordgroep Nautische Software (KGNS_BN) van Bureau Telematica.
Er wordt wel eens gemopperd dat de organisaties zich vaker digitaal moeten laten zien, bijvoorbeeld op Vaart!Forum. Nu is het een beetje lastig om op alles te reageren wat daar gezegd wordt, maar Bureau Telematica kan u verzekeren dat de digitale berichten overal op het Vasteland dagelijks worden gespeld. Het is de snelste manier om in het openbaar iets onder de aandacht van uw vertegenwoordigers te brengen.

Fiscale veranderingen rond de herinvesteringsreserve

door Jan Veldman

Veel ondernemers hebben op de balans een post herinvesteringsreserve of, zoals het tot 1-1-2001 werd genoemd, vervangingsreserve begrepen in de boekwaarde van het schip. Deze post ontstaat bij vervanging van een bedrijfsmiddel. Als namelijk het oude bedrijfsmiddel meer opbrengt dan het bedrag waarvoor het in de balans staat, is het op verzoek mogelijk deze boekwinst te reserveren voor een herinvestering. Per 1-1-2001 is niet alleen de naam gewijzigd, maar zijn ook de fiscale mogelijkheden rondom deze post veranderd.

In het gesprek dat Kantoor Binnenvaart en CBRB op 18 oktober met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat hadden, heeft eerstgenoemde deze wijziging ter sprake gebracht. Wat was namelijk het geval? Voorheen was voorwaarde dat de boekwinst in een bedrijfsmiddel met eenzelfde economische functie werd geherinvesteerd. In de belastingwet 2001 was voorzien in een verruiming van de mogelijkheden door deze bepaling te laten vervallen. Echter, aan deze verruiming was de voorwaarde gesteld dat dit slechts kon voor bedrijfsmiddelen met een afschrijving tot en met maximaal tien jaar. Voor bedrijfsmiddelen met een afschrijvingstermijn van meer dan tien jaar bleef de oude voorwaarde van 'eenzelfde economische functie' gelden. Voor de binnenvaart betekent dit dat het niet mogelijk is om boekwinsten op casco's van schepen af te boeken op een investering in een andere bedrijfstak. Kantoor Binnenvaart meende dat daardoor de mogelijkheden om in of uit de bedrijfstak binnenvaart te stromen onnodig werden beperkt. Voor boekwinsten ontstaan op sneller afgeschreven bedrijfsmiddelen zoals bijvoorbeeld elektronica of motoren is dat wel mogelijk geworden.

Het antwoord

De minister heeft staatssecretaris Bos van Financiën nadere uitleg over dit onderwerp gevraagd. Het antwoord kwam half mei binnen en was zeer uitvoerig. "De voornoemde beperking in de Wet 2001 is zeer bewust opgesteld", aldus de staatssecretaris, "en ook in de Kamer uitvoerig aan de orde geweest". De achterliggende gedachte was tweeërlei.

* Verschuiving van op korte termijn afgeschreven middelen naar op lange termijn af te schrijven middelen zou leiden tot een onaanvaardbaar uitstel van de ontstane belastingclaim.
* Verschuiving van stille reserves binnen de groep met lange afschrijvingsduur zou moeten worden voorkomen.

Voor het eerste argument is begrip op te brengen. Voor het tweede is echter voor de fiscus geen enkel nadeel en de maatregel blokkeert de uitstroom van kapitaal uit bedrijfstakken waarin is overgeïnvesteerd. Dit kan leiden tot kapitaalvernietiging, terwijl in andere bedrijfstakken vraag is naar risicodragend kapitaal. De nieuwe tweedeling in twee groepen te handhaven, een boven de tien jaar en een er beneden, maar binnen deze groepen de bepaling van 'eenzelfde economische functie' te laten vervallen lijkt ons geen fiscale bezwaren te ontmoeten.

Mogelijkheden

De staatssecretaris heeft ook nog enkele mogelijkheden aangegeven. Artikel 3.64 eerste lid zegt namelijk dat indien boekwinst het gevolg is van overheidsingrijpen conform lid 4, de boekwinst in deze situatie binnen een periode van twaalf maanden na staking kan worden geherinvesteerd in een onderneming, waaruit belastingplichtige winst geniet.
Het aangehaalde vierde lid zegt dat onder overheidsingrijpen wordt verstaan:
a. Onteigening, daaronder begrepen minnelijke onteigening en aankoop ter voorkoming van onteigening;
b. Bij algemene maatregel van bestuur aangewezen communautaire of nationale regelgeving die leidt tot herstructurering van een bedrijfstak.
Onder deze laatste maatregel zouden volgens de staatssecretaris de door een sloopregeling gesaneerde bedrijven kunnen vallen. De oud-voor-nieuwregeling zou, aldus de staatssecretaris, niet aan de genoemde criteria voldoen, omdat deze niet een herstructurering beoogt, maar slechts het door een herstructurering (de sloopregeling) bereikte resultaat tracht te handhaven.
De door de staatssecretaris genoemde mogelijkheden bieden voor de binnenvaartondernemer weinig soelaas. Sloopregelingen zijn achter de rug en de huidige sloop gebeurt alleen op basis van de oud-voor-nieuw-regeling.

Wat nu

In overleg met ABRI heeft Kantoor Binnenvaart de minister de vraag gesteld om de staatssecretaris van Financien artikel 3.54 van de Wet Inkomstenbelasting 2001 nog eens kritisch te laten bezien voorzover dat artikel bepaalt dat afboeking van herinvesteringsreserve niet kan plaatsvinden als verkochte en/of aangeschafte bedrijfsmiddelen een afschrijvingstermijn kennen van meer dan tien jaar. Kantoor Binnenvaart is van mening dat er een onnodige belemmering wordt opgelegd aan ondernemers als deze groep bedrijfsmiddelen wordt uitgezonderd. De scheiding tussen langer dan tien jaar en korter dan tien jaar is te billijken. De beperking om 'eenzelfde economische functie' als voorwaarde te stellen is onnodig voor het veilig stellen van de belangen van de fiscus en is voor de kapitaalstroom tussen de bedrijfstakken een belemmering. Dit kan tot gevolg hebben dat kapitaal in krimpende bedrijfstakken blijft hangen, terwijl het in andere bedrijfstakken nodig is.

Omzetting van BV naar VOF nu fiscaal mogelijk

door Jan Veldman

In het verleden zijn ook in de binnenvaart nogal wat bedrijven overgegaan tot het oprichten van een Besloten Vennootschap (BV). Dit omdat de belastingdruk, risico's en de mogelijkheid tot bepaalde kostentoerekening interessanter waren in de BV. Dit kon toen fiscaal geruisloos, wat wil zeggen dat de fiscale claim op bijvoorbeeld de boekwinst meegenomen kon worden naar de BV. Andersom was niet mogelijk. Hier heeft de wetgever per 1 januari 2001 verandering in gebracht.

In de binnenvaart is de Vennootschap Onder Firma (VOF) een veel gebruikte rechtsvorm. Meestal in de man/vrouw-situatie, maar ook wel in andere samenwerkingsverbanden. De laatste jaren zijn echter steeds meer binnenvaartondernemers overgegaan naar de BV.
Nu de fiscale wetgeving en vooral de fiscale heffingen nogal zijn veranderd, is een herbezinning zeker op zijn plaats. Uiteraard zijn er persoonlijke aspecten, zoals leeftijd, pensioenopbouw, aftrekposten, stabiliteit van inkomen, die de keuze mede beïnvloeden. Omdat de keus voor een BV eenrichtingsverkeer was, werkte dat vaak belemmerend. Nu terugkeer mogelijk is zonder afrekening van de stille reserves et cetera, is het opnieuw overwegen van ieders situatie wellicht nuttig.

Fiscale heffingen

De eerste overweging is meestal: in welke rechtsvorm betaal ik de minste belasting? Waar een tiental jaren geleden de vuistregel was: inkomen tot 50.000 gulden eenmanszaak, tot 200.000 gulden VOF en daarboven BV, is dit door de veranderde wetgeving aan bijstelling toe.
De BV betaalt nu over haar winst tot 50.000 gulden 30 procent en daarboven 35 procent belasting. Wilt u daarnaast als aanmerkelijk-belanghouder (iemand die meer dan vijf procent van de aandelen bezit) nog geld aan de onderneming onttrekken, dan betaalt u daarover nog weer eens 25 procent. Samen 30 + 25 procent van 70 procent is 47,5 procent, of 35 + 25 procent van 65 procent is 51,25 procent. In de inkomstenbelasting is de hoogste schijf 52 procent (boven de 102.052 gulden inkomen). Dit is nog wel hoger dan in de BV, maar de BV kent geen aantrekkelijke aftrekmogelijkheden, zoals zelfstandigenaftrek of meewerkaftrek. Overigens heeft de staatssecretaris wel een commissie ingesteld die nog dit jaar een advies over het niveau van de successierechten en vennootschapsbelasting moet uitbrengen.

Overgangsregels

Er zijn drie hoofdvoorwaarden voor een geruisloze overgang.
- De BV heeft alleen natuurlijke personen als aandeelhouder,
- de BV wordt ontbonden èn
- de onderneming wordt door dezelfde personen voortgezet.

Een eenvoudige BV zal vrij snel omgezet kunnen worden, maar als men bijvoorbeeld in de BV een pensioen in eigen beheer heeft of een holdingstructuur, kunnen er complicaties zijn. Er zijn nog geen standaardvoorwaarden opgesteld, maar staatssecretaris Bos heeft al wel enkele regels geformuleerd.
De aanvraag tot ontbinding moet worden ingediend bij de eigen inspecteur van de BV. Na controle zendt deze de gegevens door naar een speciale groep in Den Haag. Daar wordt een voor beroep vatbare beschikking opgesteld, die de voorwaarden zal bevatten. Deze voorwaarden dienen om de belastingclaim voor de toekomst veilig te stellen.
Vervolgens dient(en) de voortzettende aandeelhouder(s) bij hun inspecteur een verzoek in om de vastgestelde reserves niet onder de aanmerkelijk-belangheffing te laten vallen. Binnen negen maanden na de gewenste datum moet de verklaring dat men gebruik wil maken van de regeling worden ingediend,. Het verzoek om geruisloze overgang moet binnen een jaar na de gewenste datum worden ingediend.
Beide verzoeken moeten in ieder geval voor de feitelijke ontbinding (passeren van de akte) van de BV worden ingediend.
De voorwaarden en een lijst van bij te voegen stukken zijn bij de belastinginspecteur op te vragen.

Ook VOF kan bestuurlijke boete krijgen

Op 29 december 2000 is de Arbowet gewijzigd door middel van een zogeheten reparatiewetje. Een van de wijzigingen betreft de positie van de vennootschap onder firma (VOF). Deze kon bij overtreding van de Arbowet en de daaraan gekoppelde regelgeving niet bestuurlijk worden beboet. Voortaan kan dat wel.

De oude wetstekst over beboetbare personen sprak over: "De natuurlijke persoon of rechtspersoon, die voor de naleving van deze wet en de daarop berustende bepalingen verantwoordelijk is". Een VOF valt noch onder het begrip natuurlijke persoon, noch onder het begrip rechtspersoon en kon dus bestuurlijk niet worden beboet. In de nieuwe wettekst is de aanduiding 'de natuurlijke persoon of rechtspersoon' vervangen door 'degene'. Er ontstaat dan een vergelijkbare situatie als bij een BV. Met andere woorden: bij een overtreding wordt de VOF een bestuurlijke boete aangezegd, gericht aan de directie.
Dat impliceert dat een VOF zich ook moet conformeren aan de administratieve verplichtingen uit de Arbowet, zoals het voeren van een arbobeleid, het uitvoeren van een RI&E en het opstellen van een plan van aanpak, het opzetten van een structuur voor instructie en overleg, enz.
In het strafrecht had een VOF al een gelijkwaardige status als een BV. Sinds de introductie van de bestuurlijke boete wordt er nog zelden strafrechtelijke vervolging ingesteld.

Blikken in toekomst op informatiemiddag

door Jos Hoffmann

Met een bezoeker of veertig was het op de informatiemiddag van Kantoor Binnenvaart, die maandag 18 juni in Schipperswelzijn in Antwerpen werd gehouden, niet echt druk. Hoofdzakelijk bestuurders uit binnenvaartkringen woonden de jaarlijkse bijeenkomst bij, varende ondernemers nauwelijks. "Daar waren de onderwerpen die de sprekers behandelden ook niet echt naar. Het ging vooral over beleidszaken voor de toekomst. Niet iets waar je makkelijk je schip een dag voor stillegt, maar niettemin zaken waar bestuurders in de binnenvaart alvast aandacht aan moeten schenken , willen we straks de boot niet missen", verklaarde Maria van der Hoeven.

De informatiemiddag werd afgesloten met een sessie waarin de bezoekers vragen konden stellen aan het sprekerspanel. (Foto DeltaDesk)

Zij had deze middag haar laatste publieke optreden als voorzitter van het bestuur van Kantoor Binnenvaart. Per 27 juni heeft Theo Peters, die haar eind vorig jaar ook opvolgde als voorzitter van de RKSB, de voorzittershamer van haar overgenomen.
Dirk van Vreckem, hoofd van de afdeling binnenvaart en wegtransport bij het directoraat-generaal energie en vervoer van de Europese Commissie, gunde de bezoekers van de infomiddag alvast een kijkje in het Europese witboek over het transportbeleid voor het komende decennium. Nadrukkelijk verklaarde hij dat het witboek richtinggevende wensen en gedachten bevat, maar geen maatregelen met kracht van wet.
De binnenvaart komt er (naar de zin van Van Vreckem nog te weinig) meer in aan de orde dan in het vorige witboek, dat vooral veel aandacht aan het wegtransport schonk. Inmiddels vindt echter ook de Europese Commissie dat de binnenvaart , net als het spoor en de short sea, als alternatief voor het wegvervoer gestimuleerd moet worden. In het liberale Europa houden verladers vanzelfsprekend de vrije keuze tussen de diverse vervoersmodi, aldus Van Vreckem, maar de Commissie wil toch wel wat drang uit gaan oefenen in de richting van water en spoor. De opzet is vooral om samen met het bedrijfsleven voorwaarden te scheppen die de vervoersalternatieven aantrekkelijker maken. De zachte drang waar de Europese Commissie naar lonkt, schuilt in de toerekening van de maatschappelijke kosten die de vervoerssoorten veroorzaken (aanleg en onderhoud van infrastructuur etc.) aan elk van deze modi. De (klanten van) de wegvervoerders moeten dan het diepst in de buidel tasten, tenzij er meer lading over water en spoor getransporteerd gaat worden. Dit is evenwel nog verre toekomstmuziek, omdat er uitgebreide volg- en registratiesystemen met chips, transponders en satellieten voor nodig zijn om iedere vervoerder op evenwichtige wijze te kunnen aanslaan.

INE

Hilde Bollen van Promotie Binnenvaart Vlaanderen gaf een uiteenzetting over de vorming en werkdoelen van INE, Inland Navigation Europe. Dat is een nieuwe stichting, die de krachten van de promotiebureaus BVB (Nederland), PBV (Vlaanderen), OPVN (Wallonië), VNF (Frankrijk) en Via Donau (Oostenrijk) hun krachten als lobby- en voorlichtingsinstelling voor de binnenvaart in Europa structureel bundelt. INE heeft al een kantoor in Brussel en een professionele kracht aangesteld, die van daar uit gaat volgen wat er in de EU op het vlak van beleid, wet- en regelgeving te gebeuren staat en de inspanningen vanuit de sector om daar invloed op uit te oefenen gaat coördineren.
De binnenvaart is nog lang niet bij alle verladers en de industriële sector een evident fenomeen wanneer ze hun vervoer en logistiek plannen, aldus Bollen. Evenmin geniet de sector al algemene bekendheid bij het publiek in grote delen van Europa.

Dirk van Vreckem (Foto Delta Desk)

(Vervolg op pagina 23)

Oud voor nieuw-, sloop- en bemanningsregeling heilzaam of blok aan been?

door Johan Groenewold

Als je kijkt naar de oorspronkelijke doelstelling van de oud-voor-nieuw- en sloopregeling, kun je je afvragen of het doel niet voorbij is geschoten.

Natuurlijk, de regeling heeft een enorme sanering op gang gebracht. Hierdoor zijn veel ondernemers, met inmiddels vaak te kleine en onrendabele schepen, uit een beklemmende positie weggehaald. Sociaal gezien voor ouderen vaak een bevrijding en voor jongeren vaak een kans om opnieuw in de markt te beginnen. Voor velen een prima uitkomst, alhoewel de regeling is afgegleden. In plaats van de oorspronkelijke opzet, het uit de markt halen van overbodige tonnage, is immers nu het neveneffect, modernisering van de vloot, hoofddoel geworden. Het is triest te moeten constateren dat met name de duwboten onvoldoende hebben kunnen profiteren van dat neveneffect, dat ervoor heeft gezorgd dat de binnenvaart inmiddels een moderne bedrijfstak met een relatief jonge vloot is geworden. Hier wreekt zich de politieke invloed van vertegenwoordigers van verschillende scheepstypen. Je kunt je zelfs afvragen of het van de Europese Commissie verstandig is geweest om in de expertencommissie mensen te benoemen die weliswaar deskundig zijn, maar ook te veel verbonden aan en gevormd door hun eigen achterban.
Op dit moment is er ondanks de toename van de tonnages een zeker evenwicht in de markt. Toch is het een wankel moment, omdat enige teruggang in de economie onmiddellijk zal leiden tot overcapaciteit. Derhalve is het goed dat er nu een einde komt aan voornoemde regelingen, omdat de binnenvaart eindelijk in staat moet zijn om zich op eigen kracht en zonder kunstgrepen van buitenaf in de markt te bewegen.

Bemanningsregeling

Nog een onderwerp waar al jaren over wordt gesproken en dat altijd een zware politieke lading heeft. Natuurlijk hebben de huidige technieken ervoor gezorgd dat het aantal benodigde bemanningsleden per schip in de loop van de tijd sterk is afgenomen. Toch zul je oog moeten hebben voor de aantrekkelijkheid van de bedrijfstak waar mensen in moeten werken. Er worden eisen gesteld aan bemanningen, met de daarbij behorende opleidingen. En er moet oog zijn voor de sociale omgeving aan boord, waarin veiligheid eveneens een sterke rol speelt. Je ontkomt niet aan het feit dat de aantrekkelijkheid om te willen varen eveneens wordt vergeleken met de situatie op de wal.
Discussies hierover, die tot een oplossing moeten leiden, zijn een must, zeker nu er nog steeds een tekort aan goede bemanningsleden is. Gelukkig heeft Duitsland inmiddels een (politieke) ommezwaai gemaakt en ingestemd met een belangrijke stap in de modernisering van de bemanningsregeling in de Rijnvaart. Dat de internationale vakbonden hier niet zo happy mee zijn, komt vanwege hun angst dat sommigen deze stap als een eerste beschouwen en als zodanig als salamitactiek zien.
Persoonlijk ben ik van mening dat na deze herziening, die volgend jaar ingaat, de grens van het minimum aantal bemanningsleden aan boord van binnenschepen wel is bereikt. Beter is het ons vooralsnog te richten op de kwaliteit, sociale omgeving en aantrekkelijkheid van de bedrijfstak. Bovendien zullen de toekomstige ontwikkelingen sterk worden beïnvloed door verdere toetreding tot de markt van Oost-Europese landen.

(Vervolg vorige pagina)

Uit die hoek kan zodoende ook geen vraag, laat staan druk, worden gegenereerd om meer van de binnenvaart als veiligste en milieuvriendelijkste vervoerder gebruik te gaan maken. INE neemt dus ook de publiekvoorlichting op Europese schaal ter hand. “De binnenvaart moet op Europees niveau een stem krijgen.” Tevens stelt INE zich ten doel nieuwe technieken te (helpen) stimuleren en integreren, waardoor de rol en de impact van de binnenvaart in logistieke ketens vergroot wordt.

Unificatie

Beleidsmedewerker Jan Veldman van Kantoor Binnenvaart gaf als derde spreker de visie van dit samenwerkingsverband op de unificatie van de vervoersvoorwaarden voor de binnenvaart in Europa. Nu nog houden alle landen er eigen stelsels van wetten en regels op na, waardoor met name opdrachtgevers voor grensoverschrijdend vervoer door de bomen nauwelijks bos. Harmonisatie op z’n minst, en liefst nog unificatie –het bewerkstelligen van eenheid dus- is in het belang van zowel de verladers als de binnenvaartvervoerders, aldus Veldman. In een volgend nummer van Magazine Binnenvaart komt hij in een artikel op dit onderwerp terug.

Zonnige jubileumviering zilveren KSCC Nijmegen

door Gerus Brugman

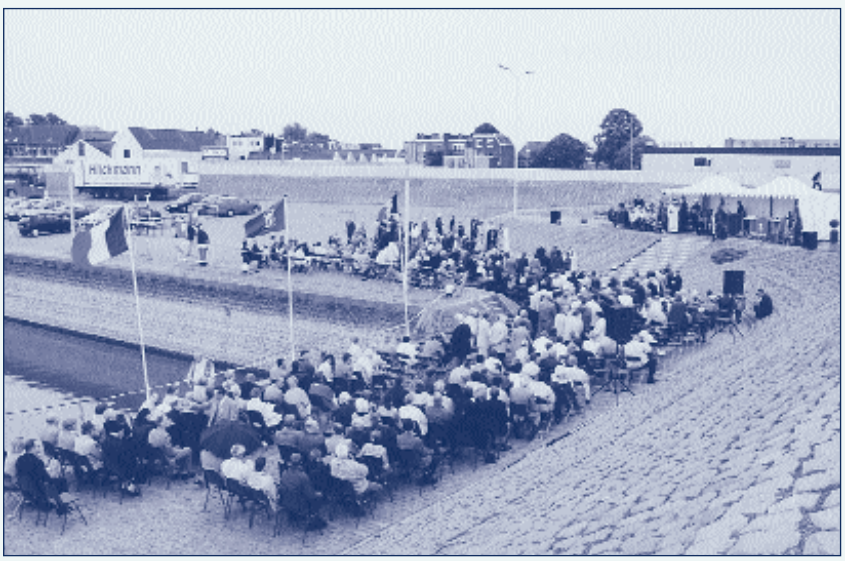
De weergoden waren het jubilerende schipperscentrum kennelijk goed gezind, want het is op tweede pinksterdag tijdens de feestelijke manifestatie ter gelegenheid van het vijfentwintigjarige bestaan van het KSCC Nijmegen droog gebleven.

De dagen ervoor was er voor deze dag slecht weer voorspeld. Daarom had de organisatie geen risico genomen en was alles in gereedheid gebracht om bij eventuele regen de jubileumgangers aan boord van het schipperscentrum een plaatsje te geven. Hiervoor waren in alle ruimten videomonitoren en luidsprekers geplaatst, zodat de feestelijke eucharistieviering en de toespraken goed te volgen zouden zijn.
Nadat op tweede pinksterdag 's morgens het weerbericht nogmaals beluisterd was, werd om half tien besloten het hele gebeuren toch op de kade te houden. Hiervoor moesten het altaar, de piano en het orgel met de nodige stoelen naar de kade gesleept worden. Om acht uur waren al verschillende medewerkers en vrijwilligers aanwezig om de laatste voorbereidingen te treffen en deze groep groeide met de minuut. Er moesten zo'n 750 broodjes gesmeerd worden en ook drank en koffie werd gereed gezet.
Toen eenmaal besloten was het in de buitenlucht te doen, leek alsof de groep vrijwilligers explodeerde. Ze begonnen direct te sjouwen. Het altaar, dat zo'n negentig kilo weegt en in de aula staat, werd op een aanhanger geladen en naar een tent op een plateau op de kade getransporteerd, evenals de piano en het orgel. Ook de vierhonderd per vrachtwagen geleverde stoelen werden buiten gerangschikt, plus nog een goede honderd uit het KSCC.
Om drie uur begon de feestelijke eucharistieviering, voorgegaan door bisschop A. van Luyn en de concelebranten de aalmoezeniers Jehaes uit Luik, Verhaege uit Antwerpen, Eizermans uit Geertruidenber/Raamsdonksveer en Van Welzenes uit Nijmegen. Het eigen KSCC-koor, voor deze gelegenheid aangevuld met enkele ad-hoc zangers, luisterde samen met een combo uit Beuningen de dienst op.

Historie

In 1966 is het KSCC Nijmegen opgericht door toenmalig voorzitter P. de Bot van de RKSB-afdeling Nijmegen en secretaris G. van Angelen. Eerst nam pater Van Campen en later pater Van Bemmelen de pastorale zorg voor de schippersgemeenschap voor zijn rekening. Met kerst 1969 vroeg de toenmalige schippersaalmoezenier, Van Bemmelen, al aan pater Van Welzenes of hij zijn taak over wilde nemen. Deze had daar wel oren naar. In januari '70 waren al de eerste gesprekken tussen De Bot, Van Angelen en Van Welzenes.
Er moest ruimte en geld gevonden worden; de eerste tijd was het zwaar behelpen. Na zijn priesterwijding in 1971 kon de pater zijn pastorale werk voor de schippers volledig doen. Toen moest er nog een ruimte gevonden worden voor de schippers. Een eigen schip was de grote wens. In 1976 werd eindelijk een voormalig internaatsschip gevonden, dat dienst kon gaan doen als kerkschip en schipperscentrum. Het had nog wel enige voeten in de aarde voordat het als zodanig in gebruik kon worden genomen.
De schippersgemeenschap die naar Nijmegen kwam bleef groeien; het eerste centrum werd al gauw te klein. Dus was er een groter -en betrouwbaarder- schip nodig. Vanwege de financiën liet dat op zich wachten, maar in '85 was de keuze dan toch bepaald. Na een bijna algehele metamorfose werd in mei 1986 het huidige centrum, de voormalige raderboot Jos Vranken, in gebruik genomen. Sindsdien wordt het dagelijks multifunctioneel benut.

Dankzij goed weer kon het KSCC-jubileum worden gevierd met een openluchtmis. (Foto Gerus Brugman)



Van het secretariaat

Bankkosten

Tijdens de jaarvergadering van de CBOB in maart stelde de heer Nobel in het discussieforum de hoge kosten aan de kaak, die gemoeid zijn met overschrijvingen naar het buitenland. De banken rekenen daar gemiddeld zo'n 35 gulden voor, met uitschieters tot zestig.
Dat wekte ook de verbazing van mevrouw Peijs, de CDA-Europarlementariër die een van de andere forumleden was. De heer De Meijer, in het forum aanwezig als deskundige op het gebied van de Euroconversie, kon niet zeggen of en op welke termijn deze kosten omlaag zouden gaan. Invoering van de euro op 1 januari heeft volgens hem geen invloed op de kosten die de banken moeten maken om geld van het ene euroland naar het andere te krijgen. En of het nu van Maastricht naar Aken is of van Amsterdam naar Barcelona, die kosten zijn hetzelfde: dus hoog.
Nu heeft de Europese Commissie de kat de bel aangebonden. Ze heeft de bankwereld de wacht aangezegd: jullie stellen zelf de tarieven op een redelijk en aanvaardbaar niveau of de tarieven worden wettelijk door de Commissie vastgesteld. En zie: nu stellen drie Europese bankorganisaties de Europese Commissie voor om met ingang van 1 januari 2002 voor grensoverschrijdende betalingen binnen de eurozone een interbancair tarief van 3 euro (*f* 6,60) te hanteren.
De Europese Centrale Bank (ECB) had overigens ook al gewezen op het feit dat de hoge overschrijvingskosten (transferkosten) een belemmering vormen voor grensoverschrijdende handel- en dienstverlening. Ter vergelijking stelde zij dat de kosten van een binnenlandse overschrijving in de eurozone gemiddeld 1 euro (*f* 2,20) zijn.
De Commissie zal na bestudering van dit voorstel binnenkort de uitslag bekendmaken. Als de toegepaste tarieven niet duidelijk dalen, wordt toch wetgeving overwogen. De Eurocommissaris voor consumentenbescherming, Byrne, sluit dat niet uit. Maar ook mededingingscommissaris Bolkestein moet er nog even naar kijken, want prijsafspraken mogen eigenlijk niet.
Voor de duidelijkheid: De kosten waar in het voorstel over wordt gesproken hebben alleen betrekking op de kosten die de ontvangende bank aan de verzendende bank in rekening brengt. Wat de klant betaalt, is uiteindelijk aan de (bank)instelling om te bepalen...

Reisje langs de Rijn

Verschillende van onze leden melden dat de mogelijkheden om aan het eind van de dag of in het weekend langs de Rijn ligplaats te nemen, op sommige plaatsen steeds lastiger wordt. Een aantal traditionele ligplaatshavens wordt getransformeerd tot gedeeltelijke overslagterminal, bij andere rukt de woonbebouwing op of verschijnen andere obstakels, die ligplaats nemen en daardoor het tijdig voldoen aan de vaar- en rusttijdregeling, moeilijk maken. Voor anker gaan met een (geladen) schip is op veel plaatsen niet meer aan te raden door de toegenomen continuvaart. Dan doe je zeker geen oog meer dicht.
Wij zien deze ontwikkeling met lede ogen aan, want voor een veilige vaart zijn zeker ook voldoende adequate ligplaatsen nodig, met voldoende lengte en op regelmatige afstand.
Met de Internationale Afdeling van Schuttevaer hebben we hierover geregeld overleg.
Wij horen graag van uw reizen langs de Rijn, en vooral over de ligplaatsen.

Van de leden

* De heer Jaap de Groen, ms Poolster, bestuurslid, moest enkele weken geleden plotseling met hartklachten worden opgenomen in het ziekenhuis in Mannheim. Na een uitgebreid

(Vervolg op pagina 26)

Buiten- en binnenkant

De mens toch ziet aan wat voor ogen is, maar de heer ziet het hart aan.

I Samuël 16: 7

Het is meestal verleidelijk om op de buitenkant af te gaan. Zo ging het lang geleden bij de keus van een koning. De vader uit wiens gezin de koning gekozen zou worden, bracht de oudste zoon naar voren. Hij zag er sterk en indrukwekkend uit. Samuël nam hem niet en trouwens ook niet een van de andere grote jongens. Hij vroeg naar de jongste, die op dat moment niet eens thuis was, David. Nog is zijn naam niet vergeten.
De buitenkant trekt de aandacht. Dat vertelde de directeur van een hotel in de hoofdstad. Bij een rondleiding door het grote gebouw hielden we ook halt in de 'zilverkamer', waar het zilveren bestek wordt gereinigd. Een afdeling ergens weggestopt, waar lange tijd het verloop onder het personeel groot was. Voor portier, ober of kok is de waardering immers heel wat groter. Dan ben je wat en iedereen kan het zien. Tot de leiding de medewerkers van de bestekafdeling wist op te waarderen. Omdat begrepen werd dat een driesterrenmaaltijd met vuil bestek nergens op slaat.
Juist bij werk wint vaak de buitenkant van de binnenkant.
Er is veel werk, waarvan je zelfs alleen iets merkt, als het niet gedaan is. Het opmerkelijke is dat bij God die tegenstelling wordt overwonnen. Zoals ook Jezus radicaal door mensen heenkeek. Onze God weet wat er van binnen bij ons omgaat. Hij weet er raad mee als het schuld is, want zijn hart is groot genoeg om ons te vergeven. Hij weet raad met het verdriet dat niet gezien wordt, zoals de zwarte slaven van Amerika het zongen in hun lied. Hij wil het kennen en dragen. Met de volle liefde van zijn hart en met zijn hoop. Door de tijd heen, totdat Hij alles in allen zal zijn, en de binnen- en de buitenkant voorgoed samenvallen.

Ds. R. J. Bakker

Samenwerking belonen

door Sjak Klein

Binnenvaartondernemers kunnen zelf sturing geven aan meer en betere samenwerking van hun organisaties door duidelijk aan te geven dat zij meer belang hechten aan een sterke, professionele vertegenwoordiging en goede resultaten dan aan het egotrippen van de eigen club.

De samenwerking tussen een groot aantal organisaties in Kantoor Binnenvaart is bedoeld om dubbel werk te voorkomen, dus de kosten te drukken, de service aan de zelfstandige ondernemers te verbeteren, maar vooral de vertegenwoordiging van onze sector op ambtelijk en politiek niveau te versterken. Daar was natuurlijk Binnenvaart Nederland voor bedoeld, maar helaas leed dit geweldige initiatief van een gezamenlijk optredende binnenvaart schipbreuk.

Nu doen wij het met de organisaties in België en Nederland waarvan zeker is dat zij opkomen voor zelfstandige ondernemers in de binnenvaart. Die samenwerking kan echter nog verder verbeterd worden. Daar willen de RKSB Sint-Nicolaas en de ONS een bijdrage aan leveren.
De besturen van die organisaties zullen binnenkort hun leden aanschrijven en vragen of een intensievere samenwerking hun instemming heeft. Als dat zo is, zullen bestuursvergaderingen samen worden gehouden en kan ook worden gedacht aan een gezamenlijk voorzitterschap.

Europees verband

In Europees verband wordt ook over meer samenbundeling gesproken. Op het vlak van promotie en voorlichting hebben de rijen zich gesloten en is Inland Navigation Europe (INE) opgericht, met een secretariaat in Brussel in het gebouw van de regering van het Vlaams Gewest. Niet iedereen die beleid maakt op het gebied van verkeer en vervoer weet wat de binnenvaart kan en welke de voordelen zijn van vervoer over water. In een tijd dat het vervoer over de weg steeds grotere problemen ondervindt, moet men eenvoudig weten dat er een goed alternatief voor handen is. Daar kan INE voor zorgen.

De sociaal-economische organisaties die in internationaal verband opereren, de ESO en UINF, spreken ook over nauwere samenwerking. Het is te hopen dat men het virus dat BN heeft vernietigd buiten de deur weet te houden. Als organisaties voorrang willen geven aan het belang van onze sector en het profileren van de eigen club willen beperken, zal dit zeker lukken.

Voor de wil om een goede en efficiënte samenwerking te bewerkstelligen, zouden ondernemers die nog niet bij een sociaal-economische binnenvaartorganisatie zijn aangesloten de besturen moeten belonen door lid of contractant te worden. Het nadrukkelijk en voortdurend profileren van de eigen club, terwijl andere organisaties de aanzet hebben gegeven en soms ook nog het werk hebben gedaan om goede dingen te bereiken, moeten de schippers eigenlijk zelf streng afstraffen, omdat immers een dergelijke handelwijze de binnenvaart uiteen drijft. En dat is wel het laatste wat we kunnen gebruiken.

(Vervolg CBOB, pagina 25)

onderzoek mocht hij na een week gelukkig weer naar boord.
* De heer Blokzijl van het ms Cum Deo heeft zijn bedrijf noodgedwongen al enige tijd stil moeten leggen. Ook bij hem zijn hartklachten de aanleiding.
* De heer J. Pecher van het ms Josephine is met ernstige klachten in het ziekenhuis opgenomen.

Nieuw in de vaart

Op 6 juli zijn onderstaande schepen in de vaart gebracht.
* ms Princess, vof J. M. Blonk, droge lading, 86 x 10,50 x 3,17 m, 1815 ton, 1521 pk Caterpillar. Jan en Marije Blonk, Zwanenkade 38, 2925 AR Krimpen a/d IJssel
* ms Oostenwind, vof Windroos, droge lading, 86 x 10,50 x 3,17 m, 1815 ton, 1521 pk Caterpillar. Wim en Jolanda Blonk, Poldermeesterhof 24, 2922 CW Krimpen a/d IJssel

Behouden vaart!

TopTip

Op de Delfhavense Schie en in de Coolhaven in Rotterdam geldt een maximum snelheid van 9 km/uur. Regelmatig zullen de bevoegde autoriteiten hier snelheidscontroles houden. Het doel is schade aan oevers, kunstwerken, bodem en gemeerde schepen te voorkomen. Overschrijding kan een verbaal opleveren. (Bekendmaking Scheepvaart 58/1997-74/2001)

Advertentie

Advertentie