

Risicoloos inhuren van aflossers

Inleiding:

In de Rijn- en binnenvaart wordt geregeld gebruik gemaakt van tijdelijk personeel. Dit personeel wordt ingehuurd van uitzendbureaus en detacheringbureaus, maar ook verhuuren zelfstandigen zich rechtstreeks aan opdrachtgevers. De inhuur via uitzend- en detacheringbureaus is kostbaar en in de meeste gevallen gaat het dan om niet bekende tijdelijke medewerkers die worden ingezet.

De voorkeur gaat echter in de regel uit naar het inhuren van bekende aflossers waar al eerder mee gewerkt is.

De arbeidsvorm die gehanteerd wordt is of het werken met een VAR (verklaring arbeidsrelatie) of het afsluiten van een tijdelijk dienstverband. En beide arbeidsvormen zijn aan risico's onderhevig, zowel in financiële als arbeidsrechtelijke zin.

Problematiek:

Het inhuren van tijdelijk personeel is door de overheid aan stringente regels gebonden. Zo heeft een zelfstandige aflosser een VAR nodig om de opdrachtgever zekerheid te bieden dat er geen loonheffing en premies ingehouden en afgedragen hoeft te worden. Maar een VAR brengt een aantal verplichtingen met zich mee, zoals bijvoorbeeld meerdere opdrachtgevers per jaar, waar zelfstandigen zich niet altijd aan kunnen houden. En dan kan een VAR niet gebruikt worden en wordt de opdrachtgever gezien als werkgever met alle (financiële en arbeidsrechtelijke) consequenties van dien.

Een tijdelijk dienstverband is niet gewenst omdat dit werkgeversverplichtingen met zich meebrengt die niet gewenst zijn, zoals doorbetaling loon bij ziekte, vakantiedagen en verzekeringen. Daarnaast wil de zelfstandige geen dienstverband omdat hij/zij gekozen heeft voor zelfstandig ondernemerschap.

Oplossing:

Het CBRB is in contact gekomen met Het Zelfstandigen Collectief, een onderdeel van Human Commitment Group b.v. Deze organisatie adviseert zelfstandigen en hun opdrachtgevers hoe zij de gewenste tijdelijke werkvorm het beste kunnen organiseren. Er is een arbeidsvorm op de markt die zelfstandigen kunnen hanteren waarbij:

- Er geen VAR nodig is;
- Er geen (fictief) dienstverband ontstaat met de opdrachtgever;
- Er betaald wordt op basis van werkelijk gewerkte uren.

Deze arbeidsvorm biedt een goede oplossing voor de inhuur van aflossers. Zelfstandigen en hun opdrachtgevers kunnen bij Het Zelfstandigen Collectief terecht om deze arbeidsvorm te implementeren en te operationaliseren.

Voor nadere informatie kunt u de heer mr. J. (Jan) Vogelaar, de heer mr. M.J.M. (Michiel) Koning of mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot benaderen, of rechtstreeks met Het Zelfstandigen Collectief te Wijk bij Duurstede, 0343 - 59 58 18, e-mail info@hetzelfstandigencollectief.nl. Zie ook de website www.hetzelfstandigencollectief.nl.

Overwinning Europese Binnenvaart Unie over beperking aansprakelijkheid passagiersvaart

Het binnenvaartbedrijfsleven heeft een verrassingsoverwinning behaald op plannen van de Europese Commissie om de sector te onderwerpen aan verscherpte aansprakelijkheidswetgeving voor de passagiersvaart.

De plenaire vergadering eind april van het Europees Parlement heeft besloten om de binnenvaart uit te sluiten van het voorstel om de Conventie van Athene Europa breed toe te passen.

De overwinning, met een kleine meerderheid, werd als tevredenstellend omschreven door de Europese Binnenvaart Unie, die de lobby campagne had geleid. "We hebben met succes het recht van de sector verdedigd om tot een alternatieve, beter passende, oplossing te komen", aldus EBU-secretaris-generaal Theresia Hacksteiner. De grootste partij in het parlement, de Europese Volks Partij (CDA e.d.) steunde het amendement van de EBU, terwijl de meningen van de overige grote partijen, de socialisten en liberalen, verdeeld waren.

De sector had beargumenteerd dat de binnenvaart niet hetzelfde kan worden behandeld als de zeevaart en dat de door de Europese Commissie voorgestelde aansprakelijkheden voor de binnenvaart te zwaar waren.

Nieuwe voorzitter Sociale Commissie CBRB

Het Algemeen Bestuur van het CBRB heeft de heer Robert Kasteel, directeur VOPAK Barging BV, gevraagd om het voorzitterschap van de Sociale Commissie te vervullen. De heer Kasteel is daartoe bereid gebleken. Reden voor de benoeming van een nieuwe voorzitter is het tussentijds terugtreden van heer Groenewold, waardoor er een vacature ontstond. De heer Kasteel heeft in de afgelopen periode het voorzitterschap vervuld van de werkgroep die zich heeft beziggehouden met het formuleren van de visie van het CBRB op nieuwe arbeidsvoorwaarden voor de binnenvaart. Hierin is rekening gehouden met de nieuwe sociaal-economische situatie van de binnenvaart, mede in het licht van de recente uitbreiding van de Europese Unie. Deze visie is door alle ledengroepen van het CBRB aanvaard als uitgangspunt voor het CBRB bij onderhandelingen over toekomstige arbeidsvoorwaarden op de Nederlandse vloot. Gezien deze achtergrond spreekt het Bestuur zijn volste vertrouwen uit in deze benoeming.

Bestuur CBRB

Implementatie ADN-verdrag dichtbij

Met de alsmaar toenemende vraag van de samenleving naar hogere externe veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, zal de binnenvaart in de toekomst nog meer de aangewezen modaliteit zijn om dit soort transporten te bewerkstelligen. Zo werd er in Nederland in 2005 67.6 miljoen ton/km gevaarlijke stoffen per binnenvaarschip vervoerd. Het weg- en spoorvervoer volgden op niet geringe afstand met 9.5 en 3.3 miljoen ton/kilometer. Het is daarom van cruciaal belang dat het transport van gevaarlijke stoffen per binnenvaart goed is geregeld. Begin jaren zeventig heeft de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) een aanbeveling gedaan tot instelling van één Europese regeling betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren. Op basis van deze aanbeveling zijn voor verschillende Europese rivieren regelingen getroffen. Zo heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) het ADNR geïmplementeerd en de Donaucommissie het ADND. Aangezien hierdoor in Europa verschillende rechtssystemen met betrekking tot de binnenvaart ontstonden, is in het midden van de jaren negentig het initiatief genomen om tot één regeling voor Europa te komen. In 1996 is het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren «Accord européenne relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures», ofwel het ADN-verdrag tot stand gekomen onder auspiciën van de (VN/ECE). Voor dit verdrag is het ADNR als uitgangspunt genomen vanwege de actieve rol van de betrokken Rijnsoeverstaten op het gebied van het transport van gevaarlijke stoffen. Tot op heden hebben vijf landen, waaronder Nederland, het Verdrag geratificeerd. Gezien het feit dat Duitsland en Frankrijk naar alle waarschijnlijkheid later dit jaar het Verdrag zullen

ratificeren, zou het Verdrag theoretisch in de tweede helft van 2007 van kracht kunnen worden aangezien hier zeven landen voor nodig zijn.

De delegaties van Nederland en Duitsland hebben onlangs een zogenoemde “roadmap” gepresenteerd dat het verdere implementatieproces in kaart brengt. Zo zullen namelijk diverse wetten dienen te worden aangepast aangezien deze op dit moment naar het ADNR-verdrag verwijzen. Verder maakt het document melding van de mogelijkheid dat de werkgroep van de gevaarlijke stoffen commissie van de CCR in februari 2008 zal plaatsvinden, wat inhoudt dat het ADNR daarna niet verder bijgewerkt zal worden. Dit zou betekenen dat de versie van het ADNR, die in de tweede helft van 2007 van kracht wordt, de laatste zou kunnen zijn. De grootste taak dat nog is weggelegd voor de CCR. Tot die tijd is het implementeren van criteria van de zogenoemde watergevaarlijke stoffen. Deze stoffen zullen de UN-nummers 9005 of 9006 meekrijgen. Eén jaar na de ratificering van het zevende land zullen de bijlagen van het ADN-verdrag van kracht worden. Tevens zal op 1 januari 2009 de kaderrichtlijn van de Europese Unie met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in werking treden. De kaderrichtlijn behelst de vorming van één Europese richtlijn met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren en de integratie en harmonisatie van de overige twee vervoersmodaliteiten (spoor/rail). Lang niet alle EU-lidstaten heeft het ADN geratificeerd en bestaande regels voor de binnenvaart worden vaak per lidstaat op verschillende wijze toegepast. De EU-kaderrichtlijn dient door lidstaten voor 31 december 2008 geïmplementeerd te worden. Er ontstaat door deze harmonisering een gelijke concurrentiepositie met de andere Europese landen, maar ook met de landen die niet bij de EU zijn aangesloten, maar die wel het ADN-verdrag ratificeren. Gezien al een bestaande EU-richtlijn omtrent de invoering van nationale bepalingen, zal het niet eenvoudiger worden voor de lidstaten om in afwijking van de richtlijn nationale maatregelen te implementeren. De European Barge Union (EBU) heeft naar aanleiding van de “roadmap” een brief naar de CCR gestuurd waarin we verzoeken een werkgroep te vormen, die zal kunnen werken aan oplossingen voor een aantal mogelijke problemen. De oplossingen kunnen vervolgens in het roadmap-document worden opgenomen.

Zaken waarover kanttekeningen zijn geplaatst zijn:

- **Stopzetting ontwikkeling ADNR per 2008**

In het geval dat het zevende land het Verdrag onverhoopt dit jaar niet zal ratificeren zal de EU-kader-richtlijn verwijzen naar een reglement dat nog niet in werking is getreden. Het bedrijfsleven ziet dan ook een flexibele overgang als gewenst. Zo kan het ADNR nog voor een bepaalde periode naast het ADN-verdrag blijven functioneren om zo mogelijke onvolkomenheden te vermijden.

- **Vragencatalogus**

De vragencatalogus die het ADNR nu kent is voornamelijk niet in het ADN opgenomen.

- **Klassebureaus en certificaten**

Er is ook onduidelijkheid omtrent de keuze uit klassebureaus en de geldigheid van de huidige ADNR en

toekomstige ADN-certificaten op het moment dat het ADN-verdrag in werking treedt.

- **Loskoppeling**

Door het verplaatsen van deze regelgeving naar Geneve wordt het ADNR als het ware losgekoppeld van de CCR. Er moet nog invulling worden gegeven hoe dit zich zal verhouden ten aanzien van andere reglementen van de CCR.

De Nederlandse overheid is op zijn beurt van mening dat, indien het ADNR niet wordt opgeheven, men in een situatie terecht kan komen waarin de EU-richtlijn moet worden geïmplementeerd op alle binnenwateren, terwijl op de Rijn, de Waal en de Lek van rechtswege het ADNR van toepassing is. Op het gebied van gevaarlijke stoffen zal Straatsburg alleen nog maar in theorie een controlerende rol in plaats van uitvoerende rol houden aangezien de VN/ECE in Geneve is gevestigd. De EBU, waar het CBRB lid van is, heeft inmiddels daar een tweetal zetels aan tafel weten veilig te stellen.

Het ADNR heeft sinds 1971 het hoge veiligheidsniveau dat we nu op de Rijn kennen gewaarborgd; echter het ziet er naar uit dat we binnen afzienbare tijd te maken krijgen met een ander soort regelgeving. Het is het bedrijfsleven er veel aan gelegen om toe te zien dat ook het ADN dit veiligheidsniveau zal kunnen waarborgen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Overleg WBR – HbR

Op 3 mei 2007 jl. heeft er een overleg plaats gevonden tussen de Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR) en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Hier volgen enkele besproken punten:

- Een openstaand actiepunt: de slechte staat van het pad langs de steigers in de Hartelhaven zal mogelijk op termijn opgelost worden. Het is een ontsluitingspad van Prorail, welke geen noodzaak zag in verbetering van het pad. HbR zal dit pad mogelijk in beheer krijgen. Wanneer dit op zich laat wachten, zal overwogen worden of HbR hier desondanks iets aan zal doen.
- Er worden tekeningen gepresenteerd betreffende de voorgenomen sluiting van de Rijnhaven voor de binnenvaart en de daarmee verdwenen ligplaatsen. Mogelijk dat het ponton van de Rijnhaven in gedeelten in de Maashaven zal komen. E.e.a. zal dan ook geschikt gemaakt worden voor gebruik voor de HISWA. Definitieve informatie volgt.
- De door het CBRB gestelde vraag om een drinkwater-tappunt in het Westelijk havengebied lijkt ingevuld te gaan worden aan de Pionierkade, havenummer 6100-6104.
- Er is onrust over het op termijn verplicht stellen van betaald parkeren in Katendrecht. Inmiddels lijkt het erop dat de schipperspas (sector 97) hier geaccepteerd zal worden.
- De voorzieningen van walstroom in de Maashaven gaan vorm krijgen. Het ziet er naar uit dat er in alle opzichten

rekening is gehouden met de (on)mogelijkheden van de binnenvaart. Andere havens kijken met grote belangstelling naar dit pilot-project.

Zie ook www.walstroom.nl

- Er wordt gevraagd of het sluiten van post Hartel aan de Oude Maas in de praktijk gevolgen heeft. Tot dusver zijn er geen negatieve reacties. Verzocht wordt om zoveel mogelijk BICS te gebruiken en de meldpost Botlek niet te gebruiken voor zaken betreffende het meld- en volgsysteem.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

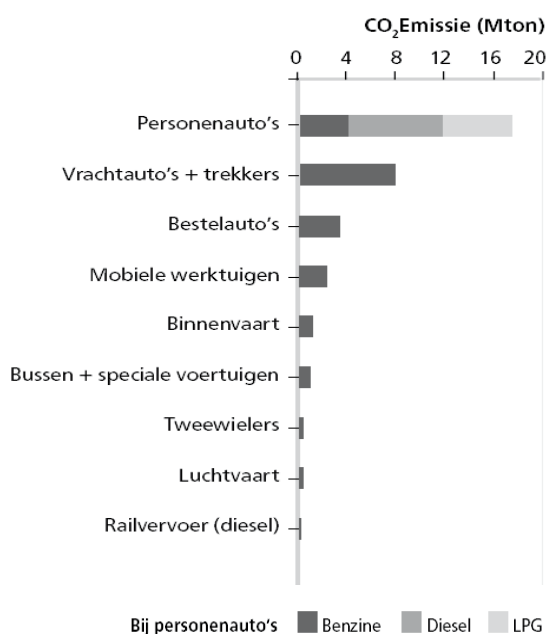
Schoon en zuinig

Op 2 april jl. heeft in een rondetafelgesprek van de Ministers Cramer en Eurlings en een aantal belangrijke partijen een eerste verkenning plaatsgevonden omtrent de klimaatdoelstelling voor 2020, het project Schoon en Zuinig en ideeën voor de aanpak van het klimaatprobleem vanuit de sector verkeer en vervoer. In die bijeenkomst hebben de Ministers het CBRB uitgenodigd om deel te nemen aan een werk- en dialoogsessie om gezamenlijk de klimaatdoelstelling voor 2020 te vertalen in concrete maatregelen en de bijdragen daarin van overheden en de betrokken partijen uit de verkeer en vervoersector. Een betrouwbare en duurzame energievoorziening is een voorwaarde voor een goed transport- en mobiliteitssysteem. Verkeer en vervoer neemt momenteel circa 20% van de CO₂-uitstoot voor haar rekening. De CO₂-uitstoot van de sector is in de periode tussen 1990 en 2005 met 9.0 Mton toegenomen en bedroeg circa 39.0 Mton in 2005. Daarmee kent de sector verkeer en vervoer de relatief snelste groei van uitstoot van deze broeikasgassen.

Het kabinet heeft de ambitie dat Nederland een energiebesparing realiseert van 2% per jaar, dat het aandeel duurzame energie tot 20% toeneemt in 2020 en dat er een CO₂-reductie plaatsvindt van 30% in 2020 ten opzichte van 1990.

De omvang van de CO₂-uitstoot is direct afhankelijk van de consumptie van brandstof en in mindere mate van de samenstelling van de brandstof. Reductie van CO₂ kan dus bereikt worden wanneer de energieconsumptie verlaagd wordt met behulp van bijvoorbeeld energiebesparende technische of logistieke maatregelen. Ook kan de emissie van CO₂ gereduceerd worden door het toepassen van sommige alternatieve brandstoffen. Zoals onderstaande grafiek laat zien, is de bijdrage van de binnenvaart zeer beperkt; desalniettemin en rekening houdend met het gedachtegoed van het convenant binnenvaart, heeft het CBRB gepleit om een aantal technische en logistieke maatregelen verder te stimuleren, waaronder het gebruik van de Adviserende Tempomaat (ATM) waarmee de energie-efficiency van een schip kan worden geoptimaliseerd door het adviseren van de bemanning over de beste snelheid bij de geldende watercondities. Dit zorgt voor vermindering van brandstofverbruik en daardoor kan de

CO₂-uitstoot met 10% worden teruggebracht. De grootste uitdaging is weggelegd voor het vrachtwagenverkeer dat per ton/per km 6 keer zoveel CO₂ uitstoot als de binnenvaart. In de werksessie bleek dat het wegtransport zich voornamelijk zal gaan inzetten op de verdere ontwikkeling van de aerodynamica van de vrachtwagen alsmede de invoering van biobrandstoffen. De Europese Commissie heeft eerder dit jaar al te kennen gegeven dat een verplichte bijmenging van 10% biobrandstoffen aan de huidige EN-590 brandstof (wegverkeer) naar alle waarschijnlijkheid in 2020 gerealiseerd zal gaan worden. Indien in de toekomst de brandstof voor de binnenvaart wordt gekoppeld aan EN-590 kan deze vorm van CO₂-reductie (circa 10%) ook voor de binnenvaart gaan gelden. Strengere Europese normen voor de CO₂-uitstoot per km zijn voor personenauto's voorzien vanaf 2012. Dit leidt voor nieuwe auto's tot een reductie van 20% CO₂-uitstoot per gereden km.



Het CBRB heeft aangegeven, dat als de sector verkeer en vervoer de ambitieuze doelstellingen van het kabinet serieus neemt, het noodzakelijk zal zijn om een fundamentele discussie te voeren over hoe men in Nederland op dit moment invulling geeft aan de wijze van vervoer. Er is dan ook gewezen op de milieuproblematiek rond Maasvlakte II, die het Havenbedrijf Rotterdam heeft doen besluiten om bij bedrijfsvestigingen voorwaarden te stellen. Containerterminalen op Maasvlakte II moeten het percentage containers dat per vrachtwagen wordt afgevoerd, verlagen van de huidige 59% naar 35%. Meer duurzame transportvormen als binnenvaart zullen als gevolg daarvan tegelijkertijd snel groeien, iets wat het milieu ten goede komt.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Engelstalige naamgeving CBRB

Het CBRB wordt vaak vermeld in buitenlandse publicaties. Onze ervaring is dat de vertaling van onze naam in het Engels nogal eens verschillend is. Om dat voortaan te voorkomen hebben we een Engelse naam gekozen die zo direct mogelijk gekoppeld is aan de afkorting CBRB:

Central Bureau for Inland Barging (CBRB).

Wanneer u in het buitenland bent en onze organisatie wilt presenteren, dan verzoeken wij u om deze vertaling te gebruiken.

Uitnodiging bedrijvendag Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Op donderdag 21 juni organiseert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met het Ministerie van Economische Zaken en de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen een informatiebijeenkomst over het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Het Basisnet wordt ontwikkeld door de modaliteiten weg, spoor en water. Het CBRB is vertegenwoordigd in de werkgroep Basisnet water. Het Basisnet dient om het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen ook in de toekomst op een veilige en evenwichtige manier te kunnen laten plaatsvinden. Wat is de laatste stand van zaken van het Basisnet? Wat betekent het concreet voor uw bedrijf? Worden er beperkingen opgelegd aan het vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen? Op de bijeenkomst ontvangt u hierover uitgebreide informatie.

De bijeenkomst wordt speciaal voor het bedrijfsleven georganiseerd en is bedoeld voor iedereen die te maken heeft met vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Vervoerders en verladers, zowel op management als operationeel niveau, zijn van harte welkom.

De bijeenkomst is geheel kosteloos en zal plaatsvinden op **donderdag 21 juni 2007 van 13.00 tot 17.00 in theater en congrescentrum De Flint in Amersfoort.**

U kunt zich inschrijven via: <http://www.cs-vng.nl/producten/070621bedrijfbasisnet/main.htm>.

Indien u niet over internet beschikt, kunt u ook een inschrijfformulier opvragen bij het Congres- en Studiecentrum VNG, tel: 070 - 373 84 69.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Helpdesk

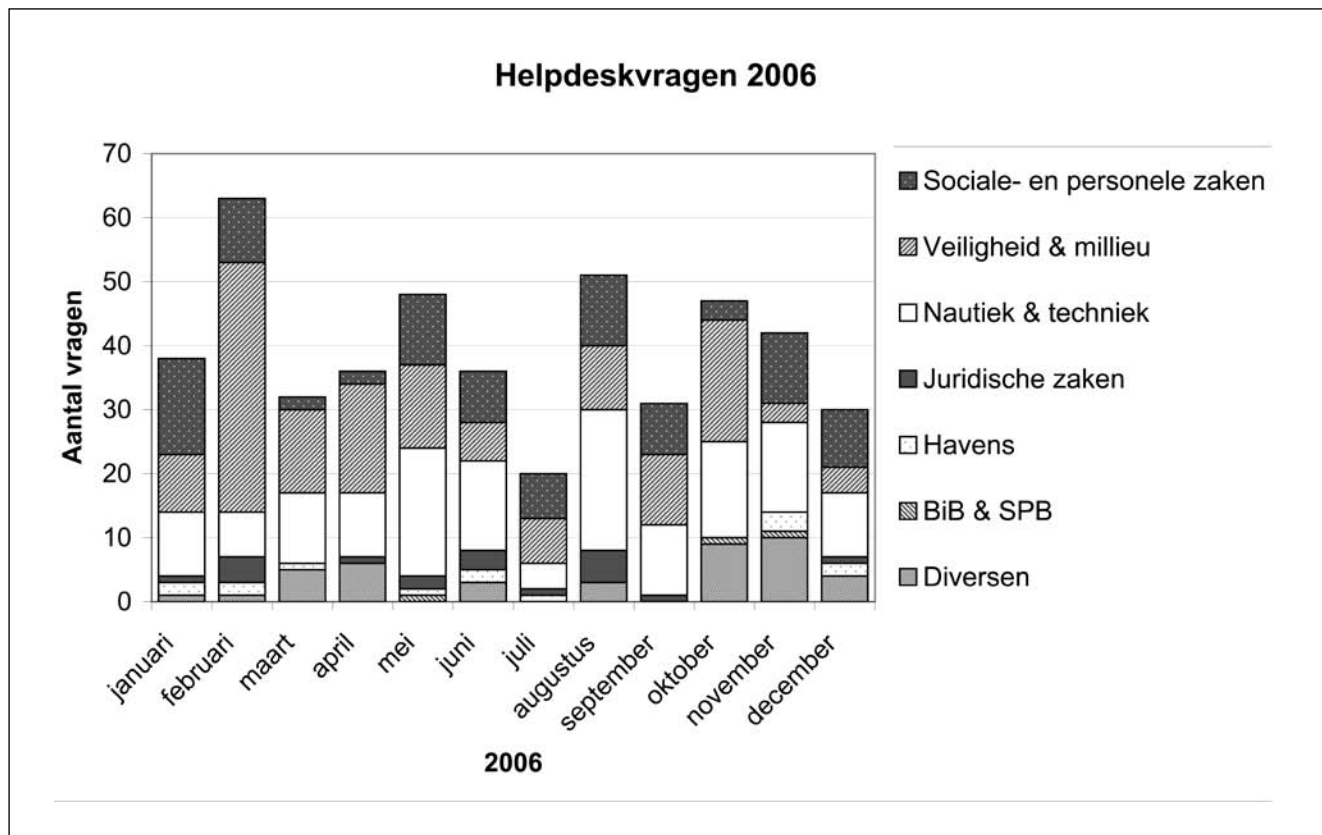
Twee jaar helpdesk, nog altijd een belangrijke en onmisbare schakel tussen de leden en het CBRB.

De verschuiving van vragen per telefoon naar vragen per e-mail zet door.

De vragen welke bij de helpdesk binnenkomen betreffen veelal onderwerpen die actueel zijn in de binnenvaart en heel vaak het gevolg van nieuwe of gewijzigde regelgeving. Het omvat alle disciplines, sociale vraagstukken, veel omtrent veiligheid en milieu, enkele juridische vragen en een toename van vragen op het gebied van nautiek en techniek.

Het is en blijft de wens om, behalve het zo correct mogelijk beantwoorden van de gestelde vragen, pro-actief de ondernemers te informeren over zaken die belangrijk en relevant zijn voor een juiste bedrijfsvoering. Hiertoe zal de komende tijd nagedacht worden over het benutten van vernieuwende communicatiemogelijkheden. Onderstaand een overzicht van de hoeveelheid en de soort gestelde vragen.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.



Consumentenprijsindex

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft het basisjaar van de consumentenprijsindex (CPI) verlegd van 2000 naar 2006; de nieuwe indexcijfers worden met twee decimalen gepubliceerd.

Onlangs heeft het CBS de CPI van de maand april 2007 bekendgemaakt. De afgeleide CPI voor alle huishoudens is in de periode van oktober 2006 tot april 2007 gestegen van 100,47 tot 101,96, derhalve met 1,48 %. Dit stijgingspercentage wordt veelal in het kader van (collectieve) arbeidsovereenkomsten gehanteerd als inflatiecorrectie per 1 juli 2007.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr M.J.M. Koning.

Agenda

juni:

- | | |
|----------------------|--|
| 15 juni om 14.00 uur | - DB CBRB |
| 20 juni om 10.00 uur | - ONZB/OTVB |
| 22 juni om 12.00 uur | - Ledenvergadering Groep Varende Ondernemers |
| 26 juni | - EBU Generalversammlung |
| 26 juni om 12.00 uur | - Werkgroep Nautiek Techniek |
| 29 juni om 14.00 uur | - AB CBRB |

