

# 'Binnenvaart kan ook na goede boterham verdie

Accountants hebben soms bijzondere klanten of specialisaties.

In deze twaalfde aflevering: binnenvaartschippers.

ADRIE BOXMEER

"Het is de enige sector waar de man-vrouw-firma nog springlevend is. Elders stak de fiscus een stokje voor dergelijke juridische constructies, omdat doorgaans de vrouw niet voldeed aan het criterium dat ze per jaar 1.225 uur arbeid moest verrichten in het eigen bedrijf. Maar in de binnenvaart is dat geen probleem. Want in deze sector wonen man en vrouw op hun gezamenlijke werkplek, en dat 24 uur per dag. Daarin is de binnenvaart uniek."

De vraag aan Arie Hak was wat vanuit accountantsoptiek het bijzondere is aan de binnenvaart. Hak kan het weten, want zijn kantoor Hak & Baak accountants en belastingadviseurs in Sliedrecht heeft een respectabel aantal binnenvaartschippers als klant.

## Bijzondere positie

Hak begon vijftien jaar geleden zijn eigen kantoor. Al vrij snel meldde zich de eerste binnenvaartschipper. Niet zo verwonderlijk, in het dorp aan de Beneden Merwede dat van oudsher een grote binnenvaarthaven kent. Inmiddels treedt Hak & Baak voor zo'n 25 schippers en aanverwante bedrijven op als accountant. Het is een open deur, maar toch: de binnenvaart is belangrijk voor Nederland. En omgekeerd van de in totaal negenduizend binnenvaartschippers in Europa is de helft Nederlander.

De binnenvaartsector is een branche met eigen gewoonten. Arie Hak: "Het is handig als je de taal van de schippers spreekt. Het zijn mensen die tamelijk recht door zee zijn. Ze namen ook jarenlang een bijzondere positie in de samenleving in. Binnenvaartschippers en kermisklanten werden bijvoorbeeld nooit meegeteld bij

volkstellingen. Blijkbaar waren ze moeilijk in kaart te brengen door de bureaucratie."

## 'Een zegen'

Maar de binnenvaartschipper is van de vrijbuiters van vroeger steeds meer veranderd in een ondernemer. Hak: "Zeker sinds het verdwijnen van de schippersbeurs waar de vracht verplicht aan de schippers moest worden aangeboden. Via de beurs was iedere schipper verzekerd van vracht, ongeacht of hij zijn werk goed of slecht deed."

Het plan van de Nederlandse regering om, onder druk van EU-regelgeving, de beurs en het systeem van toerbeurten af te schaffen en de binnenvaart onder de tucht van de markt te brengen, leidde tot grote protesten van de schippers. Maar toen op 27 november 1998 de schippersbeurzen definitief sloten, ging de overstap naar de vrije markt vervolgens vrij geruisloos. Arie Hak: "Waarmee ik, als accountant die de sector redelijk kent, maar wil zeggen dat het volgens mij een zegen was dat de beurs werd afgeschaft. Want nu kwam het erop aan dat een schipper niet alleen het roer goed kon vasthouden, maar ook dat hij een goede ondernemer was."

## Betuwelijn

Omdat binnenvaartschippers steeds meer gewone ondernemers zijn, bestaan de activiteiten van een registeraccountant deels uit standaardwerkzaamheden. Ook geeft Hak & Baak adviezen, bijvoorbeeld over de aanschaf van een nieuw schip. Want het gaat hierbij om forse bedragen. Hak: "Een schip van duizend ton, dat is een gangbare maat, kost al gauw 1,2

miljoen euro. Ondanks de omvang van dit bedrag geloof ik dat zo'n investering lonend kan worden gemaakt. Zelfs nu de overheid de Betuwelijn aanlegt. Ik geloof namelijk dat een goede functionerende schipperondernemer niet zo veel van de Betuwelijn te vrezen heeft. Het spoor zal meer in concurrentie treden met het wegvervoer."

De liberalisering in de branche leidde ook tot nieuwe activiteiten voor de accountants. Hak: "Wij adviseren schippers nu of ze in daghuur moeten varen, waarbij ze hun schip per dag voor een vast bedrag verhuren, of dat ze voor een bevrachter werken, waarbij ze elke keer weer op een bepaalde vracht intekenen. Dat laatste biedt wat meer onzekerheid, alhoewel er vaak sprake is van jarenlange relaties tussen bevrachters en schippers. Maar zeker voor een beginnende schipper die net flink heeft geïnvesteerd, is het varen in daghuur vaak te verkiezen voor varen voor eigen risico."

## Oudedagsvoorziening

De aanwezigheid van een 'stille reserve' binnen de onderneming is ook een typisch verschijnsel voor de binnenvaart. Hak: "Op een nieuw schip wordt zo'n twee tot drie procent per jaar afgeschreven. Bij oudere schepen loopt dat op tot acht procent. Als je je schip goed onderhoudt dan kun je daar zeker dertig jaar en vaak nog wel langer mee varen. Het betekent dus dat het schip op een bepaald moment volledig is afgeschreven. Dan ontstaat er een stille reserve. Als een schipper met pensioen gaat en kinderen het bedrijf overnemen, kan deze reserve doorgeschoven worden. Maar als hij het schip aan iemand verkoopt, krijgt hij te

# aanleg Betuwelijn nen'



Arie Hak: "Het komt er op aan dat een schipper niet alleen het roer goed kan vasthouden, maar ook een goede ondernemer is."

FOTO: SIMONE VAN ES

maken met de fiscus die wil afrekenen over de stille reserve. Om dat te voorkomen adviseren wij vaak om de opgelopen reserve in een BV te stoppen. De schipper geniet dan van zijn eigen BV de stille reserve als lijfrente. Hiermee kun je de aanslag van de fiscus temperen en faseren in plaats van dat je een forse aanslag ineens krijgt. Niet voor niets zien schippers hun schip

vaak ook als oudedagsvoorziening. Maar ook hier gaat de sector meer lijken op wat op de wal gebruikelijk is. Omdat er altijd een zeker risico in schuilt om voor je pensioen volledig op de waarde van je schip te vertrouwen, kopen steeds meer schippers tegenwoordig daarnaast nog een normale pensioenvoorziening. Ook daarin adviseren wij ze." ■