

# Ledenvergadering 16 september 2017

## Verslag ASV ledenvergadering

### Opening

Om 10.05 opent technisch voorzitter Paul Markusse de vergadering. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs. Sunniva Fluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen en spreekt de rede uit.

### Goedkeuring agenda

De agenda wordt goedgekeurd.

Goedkeuring verslag

Het verslag van 25 maart jl. wordt goedgekeurd. De notulist wordt bedankt.

### Mededelingen

Er gaan vaak steeds dezelfde mensen naar overleggen. Het bestuur stelt voor om na 5 overleggen een vergoeding van 150 euro te geven met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2017. We hebben het dit jaar 1 keer gedaan voor Sunniva, omdat er veel overleggen achter elkaar waren en het onmogelijk was om een reis te doen. Paul zegt dat er vroeger een halve ligdag vergoeding werd gegeven voor mensen die kantoor dienst deden. Er komt een discussie in de zaal over de hoogte van het bedrag en over het aantal malen dat je naar overleggen moet zijn geweest voordat je vergoeding krijgt. Uiteindelijk wordt er voor gekozen om een pilot te doen, waarbij voorlopig het voorstel zoals het er ligt, wordt uitgetoetst en te kijken hoe het verloopt en wat de kosten zijn. In de voorjaarsvergadering komt het bestuur hiermee terug naar de leden.

### Denktankoverleg

We hebben op 5 augustus weer een denktankvergadering gehad op de Spartivento. Het was heel gezellig met een stukje zeilen en een barbecue. Het was een goede vergadering, waar veel is besproken en uitgesproken. O.a. Agora en IL en T, onderwerpen die ook deze vergadering op de agenda staan. Ook hebben we het gehad over een vergoeding voor Liesbeth voor het maken van de nieuwsbrief en het onderhouden van de website. Liesbeth doet dit al jaren voor niks; er zit een heleboel werk in. De denktank was het volledig eens met een vergoeding van 125 euro per maand wat neerkomt op 1500 euro per jaar. De leden gaan hiermee akkoord. Maarten Valkema zegt dat wanneer Liesbeth er mee stopt de ASV een groot probleem heeft. Er zou eigenlijk iemand mee moeten kijken om het te leren. Sunniva; dat is ook een probleem, dus als iemand zich hier toe geroepen voelt; graag. Ilse Verboom werkt nu mee om de nieuwsbrief te maken. Zij kijkt of er geen taalfouten in staan en of de zinnen kloppen.

### Agora

Er is natuurlijk nog steeds een motie in de 2e Kamer, die zegt dat er een pilot van 2 jaar moet komen om te kijken of Agora een oplossing is om meer markttransparantie te krijgen. De minister wil hier niks mee. Ook EVOfenedex niet. Zij praten alleen over beter opleiden, wat natuurlijk niet gaat helpen. Er is overleg geweest met allerlei partijen en alleen de ASV was voor. BLN had niet begrepen dat het voor de hele spotmarkt was, terwijl dit op allerlei overleggen waar ook de BLN bij was is gezegd en genotuleerd. We hebben verkiezingen gehad en er zijn veel nieuwe mensen in de politiek, die misschien weer andere inzichten hebben. Vooral de SP trekt er flink aan om Agora - of iets wat in ieder geval zorgt voor meer markttransparantie - van de grond te krijgen. Tijdens het middagdeel van de vergadering zijn de woordvoerder van de SP (Cem Laçin) en de beleidsmedewerker (Dirk Uijl) met binnenvaart in hun portefeuille aanwezig. De SP heeft samen met Partij van de Dieren en Groen Links een nieuwe motie ingediend, die is aangenomen. Hierdoor heeft de Minister de opdracht zelf met een voorstel te komen om markttransparantie in de binnenvaart te bewerkstelligen. Sunniva heeft telefonisch overleg gehad met het Ministerie daarover, waarbij het opviel dat de tendens is dat de binnenvaart maar moet wennen aan het feit dat het heel anders moet en de oude binnenvaart moet veranderen. Men wil gewoon van de oude binnenvaart af, wat betekent dat alle kleine schepen gaan verdwijnen en er dus steeds meer werk naar de weg gaat verdwijnen. Dat Nederland helemaal dichtsluit op deze manier, schijnt niks uit te maken. Mooi voorbeeld is het ONTB overleg van maandag waar de geluidseisen op de agenda staan. Nederland wil voorstellen dat schepen van voor 1976 als eerste aan de geluidseisen moeten gaan voldoen, omdat men er vanuit gaat dat schepen gebouwd na 1976 al aan de geluidseisen voldoen. We weten allemaal dat dat niet klopt. Het betekent wel, dat weer de oudere, vaak kleinere schepen - waar nu al een tekort aan is - gaan verdwijnen. In alle rapporten staat, dat het onmogelijk is om deze schepen aan de nieuwe geluidseisen te laten voldoen. Het lijkt er dus op dat Nederland een koude sanering wil. Nederland zegt dat Duitsland alles tegenhoudt als het gaat om versoepeling van de CCR eisen, terwijl Duitsland toch duidelijk heeft geschreven dat er geen schip mag verdwijnen als het gaat om geluidseisen en schepen daar niet aan kunnen

voldoen. In de 2e Kamer zijn meerdere moties aangenomen, waarin uitgesproken wordt dat de kleine binnenvaart niet mag verdwijnen door CCR regelgeving. Maar het Ministerie werkt de kleine binnenvaart via deze geluidseisen juist uit de markt. Het lijkt gewoon beleid te zijn. Als je vraagt tijdens overleggen hoe het Ministerie hierover denkt, wordt het stil.

### Rijnvaartcommissie

De Rijnvaartcommissaris is toegankelijker geworden naar de ASV toe. Daardoor is nu afgesproken, dat als de communicatie niet soepel verloopt tussen ASV en medewerkers van BLN (denk aan de ligplaatproblematiek), de directeur van BLN (Hester Duursema) zal zorgen dat er toch op een goede manier gecommuniceerd kan worden. Ook de duwbakken en tankschepen steunen ons geregeld. Het gaat dus steeds beter in de overleggen.

### Geertruidenberg

Het gaat om 1 ligplaats voor de kleine binnenvaartschepen. Dit probleem sleept nu al jaren voort. David en Sunniva zijn naar een overleg geweest en het is afschuwelijk hoe men daar met de binnenvaart omgaat; een regio die van oudsher en nu nog steeds veel aan de binnenvaart te danken heeft. Er is helemaal geen wethouder in de gemeente die zich met binnenvaart zaken bezighoudt. De havenmeester heeft het daar voor het zeggen en bepaalt wie op die ene plek mag liggen en wie er weg moet liggen. Hij belt zomaar opens dat je gelijk weg moet, ook als je niet aan boord bent en dreigt met wegslepen. We willen uitzoeken of een havenmeester wel zoveel macht kan hebben.

### Bestuur

Het bestuur was in maart blij met 2 nieuwe krachten in het bestuur. Helaas hebben beiden om privéomstandigheden zich terug moeten trekken uit het bestuur. De denktank heeft voorgesteld, dat een nieuw bestuurslid eerst minimaal een half jaar mee moet draaien in de denktank om een beetje te kunnen kijken hoe het werkt in het bestuur/denktank en kan wennen aan de soms vele mails die binnenkomen. Daarvoor moet het huishoudelijk reglement aangepast worden. De leden gaan hiermee akkoord.

### Zwartboek

Er is helaas niet zoveel aangeleverd voor het zwartboek als we graag hadden willen zien. Je hoort wel veel problemen, maar mensen vinden het schijnbaar moeilijk om het op te schrijven en aan te bieden voor

het zwartboek. We kunnen zo niet goed aantonen hoe groot het probleem is. De zaken voor het zwartboek zijn in de vorm van casussen aangeleverd aan ILT, zodat die gebruikt kunnen worden voor de evaluatie.

#### **WBA**

Sommige overleggen zijn heel zinvol, maar andere ook niet. Het WBA loopt best wel goed; de notulen laten wel lang op zich wachten en kloppen vaak niet. Wel is er het gevoel dat BLN op onze lijn zit.

#### **WBR**

Lenie van Toorenburg lijkt daar het opperhoofd te zijn en de ASV ervaart de manier van werken als volgt: wat je inbrengt maakt niet uit, want ze legt het toch naast zich neer. Ze is heel denigrerend naar de ASV-vertegenwoordigers toe. Sunniva meldde dat ze het gevoel had bijna oorlog te moeten voeren met de voorzitter van de WBR, werkzaam bij de haven van Rotterdam, om het voor elkaar te krijgen om met 2 mensen te mogen komen namens de ASV (waar BLN met 5 mensen vertegenwoordigd is).

#### **CCR**

De ASV heeft samen met BLN het rapport gemaakt over de ligplaatsproblematiek, maar in de officiële stukken staat alleen BLN genoemd. Daardoor lijkt het alsof BLN in dezen alle eer naar zich toe wil trekken. Ook het feit dat de ASV een half jaar lang heeft moeten vragen om de notulen alvorens we ze eindelijk mochten ontvangen, geeft aan dat de samenwerking nog steeds niet bepaald soepel verloopt.

#### **Afscheid Sunniva**

Na 8 jaar in het bestuur en vele jaren onze voorzitter te zijn geweest neemt Sunniva afscheid van het bestuur. Esther Lubber leest een bedankje voor van Ger en Tineke Veuger, die niet aanwezig kunnen zijn. Gerberdien le Sage leest een bedankje voor namens het bestuur en er is een staande ovatie van de leden en donateurs voor Sunniva. Er zijn cadeaus en bloemen voor de vertrekkende voorzitter.

#### **Rondvraag**

Huub Ooms vraagt of er al meer bekend is over FIDEWA over tv kijken van personeel. Mariëlle heeft wat onderzoek gedaan. Andere bedrijven hoeven pas vanaf 3 personen te betalen en betalen ook nog eens minder dan de binnenvaart. Als het personeel zijn eigen tv en schotel of digitenne mee neemt, is er niks aan de hand. BLN is gebeld en die gingen in overleg, maar we hebben daarna niets meer gehoord. FIDEWA is niet bevoegd om te komen controleren aan boord. We zullen het afwachten en proberen meer te weten te komen.

Matthe Broeken vraagt of er al meer bekend is over nieuwe vaartijdenwet en bemanningsregels. Niets over bekend; er

wordt al heel lang over gesproken en zal ook nog lang duren eer er daadwerkelijk veranderingen komen.

David Twigt vraagt zich af of denktank niet moet gaan nadenken of ook buitenlandse collega's lid kunnen worden van de ASV. In het buitenland heb je eigenlijk nergens meer bonden, die echt opkomen voor de belangen van de schipper. Misschien dat deze collega's lid willen worden. Dan zal de ASV wel een internationale bond moeten worden en zullen waarschijnlijk de statuten veranderd moeten worden. Ook zullen er dan natuurlijk taalproblemen ontstaan. Bestuur en denktank gaat er over nadenken en het komt op de agenda van de volgende denktankvergadering.

#### **PAUZE**

Deze middag is Sunniva technisch voorzitter geworden en verwelkomt de nieuwe mensen die erbij zijn gekomen voor de middagvergadering. Ook spreekt ze de middagrede uit.

#### **Nautisch technische zaken**

Het groeit de ASV weleens boven het hoofd, zoveel zaken er zijn tegenwoordig als het gaat om nautisch technische zaken. Afgelopen week weer naar Geertruidenberg geweest, waar het gaat om 1 ligplaats voor de wat kleinere schepen. Hier wordt al zeker 5 jaar over gesproken. De binnenvaart wordt gewoon gepasseerd en als je vraagt wie er in de gemeente verantwoordelijk is, krijg je geen antwoord. Er is helemaal geen ambtenaar voor de binnenvaart. Men vindt binnenvaart heel belangrijk, maar niet binnen de eigen gemeentegrenzen en dat is eigenlijk overal zo. In de 2e Kamer is er gelukkig een kleine kentering te zien en vinden steeds meer Kamerleden de binnenvaart belangrijk. Maarten meldt nog dat het overleg over de spertijden bij de Beekse Brug niets heeft opgeleverd: na onderzoek blijkt dat de spertijden helemaal niets uitmaken voor de files, omdat niet de brugopening de oorzaak is, maar de verkeerslichten. Hoewel iedereen dus weet dat schepen totaal zinloos liggen te wachten: de spertijden blijven wel. Jos zegt dat de verminderde bedieningstijden in Helmond geëvalueerd worden, maar de tijden blijven hetzelfde tijdens de evaluatie. Sunniva meldt dat David en zijzelf in Helmond bij de gemeente een gesprek hebben gehad, waarbij afgesproken is dat ze betrokken zouden worden bij de evaluatie: echter, er ligt wel een brief met de mededeling dat er geëvalueerd gaat worden, maar noch David noch Sunniva zijn uitgenodigd om deel te nemen aan de evaluatie.

#### **Van Dijk advocaten**

Ynke Ooykaas van Van Dijk advocaten gaat iedere keer een stukje schrijven in de nieuwsbrief. Het zou goed zijn als de binnenvaartondernemer zijn eigen algemene voorwaarden zou opstellen. Uit de zaal

klinkt meteen, dat je als binnenvaart over het algemeen geen of weinig onderhandelingspositie is, dus dat heeft geen zin. Wel is het belangrijk om dingen goed met elkaar af te spreken. Ook moet er meer nagedacht worden over het veilig stellen van privébezit, zodat, wanneer je eventueel failliet gaat, je niet alles kwijt bent. Je komt ook nog regelmatig tegen dat dames die meewerken in het bedrijf, daar vaak niets voor krijgen als de partners uit elkaar gaan. Aan de andere kant: als het financieel zo slecht is gegaan, dat er nauwelijks verdiend is, valt er ook weinig te verdelen. Dat moeten mensen ook begrijpen. Maar als je samen een bedrijf hebt, moet je dat wel goed regelen, zodat er duidelijkheid is mocht het spaak lopen. Ook kun je een rechtsbijstandsverzekering beter bij een verzekering afsluiten, die bekend is met de binnenvaart. EOC zegt dat, wanneer je bij hun een verzekering afsluit met je binnenvaartschip, je een actieve rechtsbijstandsverzekering afsluit. Dit betekent dat je verzekerd bent als je aangeklaagd wordt voor schade of als jij zelf iemand wil aanklagen voor schade. Bij de pleziervaart krijg je alleen een passieve rechtsbijstandsverzekering en ben je alleen verzekerd voor als jij aangeklaagd wordt voor schade.

#### **CCR**

Er is een rapport gemaakt over ligplaatsen aan de Rijn door ASV, BLN en CBRB. Jammer dat het nu wordt aangeboden in de werkgroep en er alleen de naam van BLN onder staat, terwijl we het toch samen hebben gedaan. Dick van Doorn, Rijnvaartcommissaris, zegt dat het rapport via de ESO-EBU is aangeboden en daar is de ASV geen lid van. De tekst van het stekkerplichtingsbord wordt aangepast. Nu ben je niet meer verplicht om er een stekker in te steken, als de generator maar uit is. Jos vraagt hoe het zit met de Ecdis-verplichting in Duitsland. Rijnvaartcommissaris antwoordt dat het niet geldt voor de Rijn, maar dat ESO-EBU niet blij zijn met de verplichting. Maar Duitsland ziet het helaas anders. Sunniva vindt dat de CCR een onneembare vesting is en is blij dat er meer democratie is bij Cesni. De Rijnvaartcommissaris meldt dat er verschillen zijn. Bij CCR overleg heb je 5 landen die unaniem moeten zijn in hun besluitvorming. Bij Cesni heb je 27 landen waarbij 25 % tegen mag zijn. Daar zijn ook landen bij die niets weten van de binnenvaart. Hij weet niet wat nu beter is. Matthe vraagt of er naast autoafzetplaatsen ook ligplaatsen worden gecreëerd. Dat is wel de bedoeling. Matthieu Tullemans zegt dat de akte van Mannheim eist, dat er vrijhavens zijn waar schepen kunnen schuilen als het hoogwater is of bij ijsgang. Deze havens zijn allemaal verdwenen; waarom is er nog een Akte van Mannheim? De Rijnvaartcommissaris antwoordt dat de Akte van Mannheim niet mag verdwijnen, want anders krijg je een kostenstijging op

de Rijn van minimaal 25%. Sunniva zegt dat dat altijd wordt geroepen, maar de vraag is: wat is erger, de CCR eisen of het betalen van accijnzen?

### ILT

De ASV heeft een petitie opgezet en heeft deze willen aanbieden aan de 2e Kamer. Door een fout van de griffie is dat niet gebeurd. De SP heeft zich ervoor ingezet en nu kunnen wij op 5 december a.s. alsnog de petitie aanbieden. Meerdere politieke partijen hebben er ook voor gezorgd dat er een evaluatie komt over de hoge boetes van het ILenT. Nu schijnt er een extern onderzoeksbureau te komen, we moeten het maar weer afwachten. Piet Bennik merkt nog even op dat in de notulen van het IL en T overleg veel op- en aanmerkingen waren vanuit de ASV, maar daar wordt niets mee gedaan. Wij hebben ons dus gedistantieerd van deze notulen. Matthieu merkt op dat een buurman een jaar geleden een boete van 10.000 euro heeft gekregen, maar daar nog niets van heeft gehoord. Sunniva zegt dat je meestal na 3 maanden toch wel de boete binnen krijgt. Als IL en T aan boord komt om te controleren moet je vragen waar ze voor bevoegd zijn, want ze zijn niet altijd overal toe bevoegd. De ASV gaat vragen of er 's avonds na het werk tijdens rusttijden gecontroleerd mag worden.

### Agora

Er is een motie aangenomen in de 2e Kamer voor een pilot van 2 jaar om Agora een kans te geven. De Minister is hier fel op tegen en komt met argumenten die zijn gelogen of die we al 20 jaar horen. Dus moet je het op een andere manier gaan proberen. BLN is ook tegen Agora en zeggen dat ze het niet goed hebben begrepen, terwijl ze toch al vanaf het begin bij allerlei overleggen zijn geweest, waar ook notulen van zijn gemaakt. Sunniva kreeg een uitnodiging om op korte termijn naar het Ministerie te komen om te verzinnen hoe de markttransparantie dan vorm moet krijgen nu AGORA geen optie blijkt te zijn. Dat heeft geen zin, want we hebben alles al een paar keer uitgelegd en alle stukken zijn in het bezit van het Ministerie. Uiteindelijk is er een telefonisch overleg geweest. Het is duidelijk dat niemand wat wil, alleen samenwerken moet de oplossing zijn, maar met welk doel? In ieder geval wil men kennelijk niets doen wat ertoe zou kunnen leiden dat de positie van de binnenvaartondernemer kan verbeteren. Sunniva heeft aan het Ministerie gemeld: "Er is altijd een spotmarkt nodig om de binnenvaart flexibel te houden, om schommelingen in aanvoer en waterstanden te kunnen opvangen. Maar het moet wel een gezonde spotmarkt zijn". De Minister wil een moderne binnenvaart en wil af van al die kleine bedrijfjes. Geen mama en papa bedrijfjes meer, zoals de Minister dat noemt. Men is willens en wetens bezig de kleine binnenvaart te laten verdwijnen.

### ONTB geluidseisen

Een goed voorbeeld, waaruit blijkt dat men echt van ons af wil, is een nieuw voorstel van Nederland als het gaat om geluidseisen. Men wil nu de schepen van voor 1976 als eerste aan de geluidseisen laten voldoen, dus de meest kleinere en oudere schepen, waarvan men weet dat die niet aan de eisen kunnen voldoen; dat hebben alle rapporten bewezen. En dat terwijl er een motie ligt, die zegt dat de kleine binnenvaart moet worden ontzien als het gaat om CCR regels. Ook Duitsland heeft gezegd dat er geen enkel schip uit de markt mag verdwijnen alleen vanwege de reden dat ze niet aan de geluidseisen kunnen voldoen. Een van de voorstellen is: dan ga je gewoon A1 varen, maar dan heb je een groot deel van de dag dat je niet mag varen en dus minder omzet. Je kunt je schip minder flexibel inzetten en er verdwijnt werk naar de weg, terwijl men het juist andersom wil: werk van de weg naar het water. Ook wordt je schip natuurlijk minder waard als je hem niet altijd kunt inzetten. De Rijnvaartcommissaris zegt dat er voor de kleinere schepen voorstellen zijn om er wel aan te kunnen voldoen. Gerberdien: er wordt gezegd dat je dan 10% van je omzet moet investeren, maar je krijgt geen garantie dat het dan goed is en bovendien kun je dan niet meer beroepen op de hardheidsclausule. Waar overigens al jaren ongeveer 10 aanvragen in de la liggen, waar maar geen uitspraak over komt.

### SP Cem Lacin

Cem Lacin is Kamerlid voor de SP en heeft o.a. vervoer in zijn portefeuille en komt uit Rotterdam. Nederland slijt dicht ondanks de vele investeringen in wegen. Daarom wil de SP meer kijken naar het spoor en vooral naar de binnenvaart. Wat moet er gebeuren? De politieke wil moet er zijn en daar moeten we aan werken. De SP wil kijken hoe de spotmarkt in te richten: Agora of iets wat daar op lijkt. Er moet markttransparantie komen: de schipper heeft een zwakke positie daarin. Daarom hebben we geprobeerd om Agora van de grond te krijgen. De Minister komt met een heel verhaal, maar niet met voorstellen om tot de goede markttransparantie te komen. Ook de ILenT moet aangepakt worden. Vroeger dachten ze nog met de sector mee, nu worden er boetes uitgedeeld via de AIS zonder te kijken waarom er te lang is gevaren. In de binnenvaart heb je veel meer boetes dan in andere sectoren. Er is veel bezuinigd op mensen en kennis bij ILenT. Ook mag regelgeving niet zo zijn, dat er goede duurzame schepen gesloopt worden. Het aantal kleine schepen is al enorm gedaald, terwijl deze schepen de concurrent kunnen zijn van het wegvervoer. Er moet druk gezet worden op Den Haag om resultaten te krijgen. We moeten gaan rammelen in Den Haag. De vraag is: wat verwachten we van de nieuwe Mi-

nister en hoe gaan we dat bereiken? Jos vraagt: technische regels zijn Europees, maar moeten worden geïmplementeerd worden door de landen. Kan Nederland gedeelten van deze regels zelf invullen? Cem denkt dat het mogelijk is, maar gaat de Minister zich daar hard voor maken? Is de politieke wil er? David merkt op dat er tal van enquêtecommissies zijn geweest, maar wordt het niet eens tijd dat er een enquêtecommissie moet komen om het Ministerie van I en M door te lichten. Het is een staat in een staat, dat grondig doorgelicht moet worden: ze liegen en dat is te bewijzen. Cem: je wilt een oproep doen om het Ministerie door te lichten. Ik deel je mening dus daar kunnen we naar gaan kijken. Matthieu zegt dat er een schip over een stuw vaart en je hoort niks van ILenT. Ze verslepen het schip met boten zonder ADN en diezelfde ILenT beboet ons als wij even iets niet helemaal op orde hebben. Nederland is aan een ramp ontsnapt: 2000 ton benzeen is heel gevaarlijk. Ronald vraagt zich af hoe hij dat rammelen in Den Haag moet zien. Hij ziet zichzelf nog niet met spandoeken in Den Haag staan. Cem: met een spandoek in Den Haag staan is niet van deze tijd. Je kunt tijdens het aanbieden van de petitie op 5 december of tijdens het AO waar je op de tribune bij aanwezig kunt zijn een ludieke actie bedenken. Ook kun je een mailbom naar het Ministerie sturen. Stuur maar in 1 keer 50.000 e-mails; daar worden ze niet blij van. Je moet met de 4 partijen, die aan de formatietafel zitten in contact zien te komen. Sunniva: de 2e Kamer is de laatste jaren wel meer geïnteresseerd geworden in de binnenvaart als het gaat om markttransparantie, ILenT en CCR eisen. Maar het Ministerie doet er gewoon niets mee, ze willen gewoonweg niet. Het is net een muur waar je tegen aan loopt. Piet zegt dat als Agora weer ter sprake komt in de Kamer, je de nadruk moet leggen op het milieuaspect. Je krijgt met Agora veel minder leegvaart. Jos zegt: als Kamer moties niet helpen, kunnen we dan met wetsvoorstellen komen? Cem: dat is een mogelijkheid, maar dan moet je wel samenwerken met andere partijen om een meerderheid te krijgen.

### Rondvraag

Heel bijzonder maar er zijn geen vragen voor de rondvraag.

Om 17.15 uur sluit technisch voorzitter Sunniva Fluitsma de vergadering. Zij dankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.