

## Verslag ledenvergadering 19 maart 2016

### Opening.

Om 10.00 opent Paul Markusse de vergadering, hij is de technische voorzitter van deze vergadering en probeert alles in goede banen te leiden. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs, de klok is onze grootste vijand vandaag dus we gaan proberen ons strikt aan de agenda te houden.

Er wordt een minuut stilte gehouden voor de mensen die dierbaren verloren hebben in het afgelopen jaar.

Sunniva Fluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen en spreekt de rede uit. (staat in de nieuwsbrief)

### Goedkeuring agenda

Willem Stam wil het graag even hebben over het gerucht dat vrachtwagens subsidie krijgen in Frankrijk om graan te vervoeren naar het grote vaarwater.

### Goedkeuring verslag

- Sunniva zegt dat we een mail van Hester Duursema hebben gekregen die vond dat er nogal negatief gedacht werd over BLN in het verslag. We hebben geantwoord dat de Nieuwsbrief waar het verslag instaat voor de leden is en wij een open structuur hebben en daar dus inzetten hoe wij, de ASV en hun leden denken over bepaalde dingen. De ASV heeft veel tijd gestopt in structureel overleggen om meer te samenwerken, dit heeft niet echt geleid tot een betere samenwerking. We gaan in het vervolg niet meer structureel overleggen maar samenwerken als er zaken op ons pad komen waarvan we op dat moment die samenwerking zinvol vinden, dat kan ook goed via e-mail contact.
- Jos Evens zegt dat we een mail hebben gekregen van iemand die komt uit de pleziervaart over de instellingen van AIS en wat daar allemaal mee mogelijk is. Moeten we misschien in de gaten houden, schijnt veel expertise te hebben. Meevragen naar overleggen die gaan over AIS?
- Maarten Valkema heeft gehoord dat de havendienst vanaf april gaat controleren op AIS gegevens en het schijnt dat kleinere schepen de AIS uit mogen doen als ze stil liggen.

### Mededelingen

- De ASV is uitgenodigd voor de evaluatie over afval. Er loop nu een enquête die wel een beetje sturend is opgesteld. Wij willen de uitkomst van deze enquête eerst horen voordat het overleg komt. De CBRB en BLN vinden dat niet nodig. De vraag is moet de ASV ingaan op deze uitnodiging. Cor le Sage zegt als ze aansturen op betalen dat we uit het overleg moeten stappen. Ger Veuger zegt dat de minister heeft gezegd dat wie tegen betalen is daar praten

we niet mee. Daarom is de enquête zo gestuurd met medewerking van oa CBRB en BLN die in eerste instantie wel uitgenodigd waren en ASV en Vibia niet. REBEL het onderzoeksbureau wordt betaald door de minister dus stuurt aan op betalen. David Twigt zegt dat wij bij REBEL zijn geweest voor overleg en die zeiden dat niet betalen geen optie was. De ASV gaat naar het overleg.

- In Duitsland veel problemen met ligplaatsen vooral op de Rijn, een brief geschreven samen met CBRB en BLN. Ligplaatsen lijken helemaal niet voor te komen in de plannen van Duitsland als het gaat over binnenvaart.
- Er zijn ook veel klachten over de vele controles en de manier waarop van de Duitse politie. Hier hebben we ook een brief over geschreven samen met CBRB en BLN. Klachten graag melden, we hebben het ook op Facebook gezet en daar waren al veel reacties. Klachten en reacties worden gebundeld en naar de CBRB gestuurd.

#### Financieel verslag

Er was een groot positief saldo over het vorige jaar dat komt door de vele nieuwe leden die we hebben mogen inschrijven vorig jaar. Voor het volgend jaar zal dat waarschijnlijk niet anders zijn. De kascontrolecommissie Harry Spier en Piet Bennik hebben de boeken nagezien en heeft deze goedgekeurd voor het volgende jaar blijft de kascontrolecommissie hetzelfde.

#### Markttransparantiesysteem

Het plan is gebaseerd op 2 onderzoeken: 1 van de universiteit Nijenrode uit 2012 en een onderzoek vanuit Europa van 2015. Nijenrode heeft een rapport geschreven in opdracht van de minister en de uitkomst was misschien wel verrassend en wel dat de binnenvaart niet functioneert zonder markttransparantie. Ook het rapport van Europa zegt dat het vervoer efficiënter moet en dat kan alleen met meer bekendheid van de markt. We hebben dit samengevoegd en het de naam AGORA gegeven. Wat in het Grieks markt betekent. Laat de Europese transportminister nu een Griek zijn. Europa zegt dat we het zelf moeten uitwerken dus gaan we 14 april in gesprek met de ESO. Het doel is om meer inzicht in de markt te krijgen, dus waar is er werk en wat zijn de voorwaarden. Het moet makkelijk toegankelijk zijn zodat iedereen mee kan doen en het moet meer stabiliteit brengen. Er moet een punt komen waar verladers en vervoerders bij elkaar komen en er moet een onafhankelijke Marktmeester komen die boven de partijen staat. Ger Veuger zegt "dit is een zeer belangrijk punt er moet altijd een derde partij in het spel zijn in dit geval de marktmeester anders gaat het niet werken zo staat het ook in het rapport van Nijenrode". De marktmeester moet kunnen ingrijpen wanneer de prijzen op een veel te hoog of veel te laag niveau dreigen te komen. We moeten proberen de grote verladers zover zien te krijgen dat ze ook de voordelen zien van dit systeem. Zij willen een stabiele prijs en weten waar de schepen zijn. Tjalling Langius zegt dat hij na het verdwijnen van de beurs een aantal jaren heeft geprobeerd om een systeem in de markt te zetten, het is toen niet gelukt mede door de toen nog gebrekkige communicatie via de telefoon. Maar het systeem is er gewoon nog. Sunniva zegt dat we natuurlijk het wiel niet opnieuw moeten

gaan uitvinden, Bargelinck kan misschien ook wel gaan werken als het maar onafhankelijk is, dat moeten we nog allemaal uitzoeken. Maar Theologitis heeft gezegd het niet teveel in details uit te werken. Eerst de grote lijnen en kijken of partijen daar achter kunnen staan. We zitten nu al jaren te wachten op initiatieven maar er gebeurt niets dus gaan we nu zelf proberen iets op te zetten. We proberen de spotmarkt in dit systeem te krijgen. De vraag is hoe gaan we dit in de markt zetten. Hoe krijgen we verladers, schippers en politiek hier achter. Ad Kik denk dat je eerst de schipper moet zien te overtuigen. Sunniva denkt dat je eerst de verlader moet zien te overtuigen want dan heb je de schipper iets te bieden. We moeten iets hebben wat buiten de ASV werkt, een soort commissie die daar mee aan de gang gaat. Hier zouden ook mensen in moeten zitten van buiten de ASV. Jos vindt dat de commissie ook gesteund moet worden door de ESO. Sunniva: er moet een initiatiefgroep worden opgericht en we noemen hem AGORA. Joop Molewijk vindt het wat te snel gaan, BLN weet niet wat ze wil, de ESO heeft zich nog niet uitgesproken. Sunniva zegt dat Theologitis heeft gezegd dat het geld (10 miljoen) geen probleem is als je maar met een goed plan komt. De vergadering is positief.

#### WBA

Piet Bennik is voor het eerst voor de ASV naar het WBA gegaan nadat Bouke Veltman dat misschien wel 20 jaar heeft gedaan.

- De nieuwe steiger achterin de Mercuriushaven moeten nog verbeterd worden
- Het huisvuil zit in Amsterdam niet in het havengeld men denkt aan een abonnement zoals op de sluizen bij het SAB. Piet heeft gezegd dat dit niet mogelijk is wegens het CDNI- verdrag. Men wil wel afgesloten huisvuilcontainers en willen kijken af die met de SAB kaart geopend kunnen worden en blijft het gratis.
- Doordat er een ligplaatsentekort is in Amsterdam wil men steigers maken bij de Sumatrakade voor 12 ligplaatsen. Daar is veel tegenstand van de buurtbewoners.
- Bij de autoafzetplaats aan de Haparandadam komt een parkeerplaats voor schippers die daar hun auto even kunnen neerzetten wanneer ze hun auto hebben afgezet en met hun schip een plekje zoeken. Nu gebeurt het regelmatig dat wanneer de auto daar even staat en je hem ophaalt dat er een bekeuring achter je ruitenwisser zit.
- Je krijgt 100 euro boete als je niet binnen 14 dagen je aanmeld als je ligplaats neemt in de haven. Men wil een nieuw systeem bedenken en willen dit koppelen met AIS.
- Er zijn geruchten over bruggen over het IJ maar de plaatsen die zijn aangewezen zoals bij het centraal station is niet aan de orde, gaat niet gebeuren. Ook op andere plaatsen is het hoogst onwaarschijnlijk.

David vraagt of er geen parkeerkaart kan komen voor schippers, Piet antwoord, willen ze niet ze hebben er ook niets over te zeggen daar gaat de gemeente over. Sunniva zegt dat we misschien maar eens een brief moeten schrijven naar de gemeente.

WBR

Ron Breedveld is voor de ASV naar het overleg geweest.

- In 2009 is met de gemeente de afspraak gemaakt om het gebruik van de Maashaven te monitoren. Om de 5 jaar dient aangetoond te worden dat de ligplaatsen gebruikt worden. In het jaar 2025 wordt een beslissing genomen over behoud ligplaatsengezien het belang van de ligplaatsen zet HbR in op een herinrichting dit om er te voor zorgt dat ook na 2015 ligplaatsen behouden kunnen blijven. Het WBR heeft een eerste concept van de herinrichting kunnen bekijken waar in komende overleg op 25 april a.s. verder over gesproken zal worden.
- De pilot AIS en havengeld die is uitgevoerd in 2014 is afgerond. Het AIS systeem is voor 95 % betrouwbaar om schepen die Rotterdam bezoeken te kunnen registreren. Je moet toestemming geven wanneer men de AIS gegeven wil gebruiken voor het innen van havengeld. Zo krijg je dus 2 systemen dat wil men niet dus voorlopig gaat het niet door.
- Er is ook onderzoek gedaan naar een nieuw tariefsysteem. Bij per uur, per dag of per bezoek betalen. Verschillende rekenmethodes zijn gebruikt met onderscheid in kleine, middelgrote en grote schepen het blijkt dat binnen deze groepen toch een groot aantal schepen erop achteruit gaat . Voorlopig zal er geen wijziging komen in het tariefsysteem.
- Vorig jaar mei is de voorzitter van de WBR, Jan Kruizinga overleden afgelopen donderdag gesprek gehad met Leny van Toorenborg van BLN en vicevoorzitter Lijdia Pater van de CBRB over de invulling van de WBR. Er is besloten om op democratische wijze als WBR een nieuwe voorzitter te kiezen. Daarnaast hebben we ideeën uitgewisseld over het slagvaardiger maken van de WBR om zo doende meer te kunnen bereiken voor de binnenvaart.

Esther Lubber zegt dat er laatst aan de Handelskade in Dordrecht een schip lag die een monteur aan boord had dit terwijl het toch een autoafzetplaats is. Ook is het een probleem om je auto daar even te laten staan als je met je schip naar de ligplaats vaart. "Toen ik een half uur later de auto kwam ophalen zat er al een bekeuring op". Misschien moet er zoiets komen als een invalidekaart voor de binnenvaart. Een Binnenvaartkaart zodat men kan zien dat de auto zo opgehaald wordt.

Alleenvaart Westerschelde.

Jos Evens, we hebben een voorstel gemaakt met een lijstje met voorwaarden waar je aan moet voldoen voor meer veiligheid voor alleenvaart. De Scheldec commissie heeft het niet behandeld omdat er een punt was wat niet duidelijk was. Welk punt men bedoelt is nog niet helemaal duidelijk. Dus het blijkt nog even afwachten hoe dit verder gaat. Duidelijk een dossier voor de lange adem.

Beroepseisen.

De Europese Commissie heeft een nieuwe richtlijn gemaakt voor beroepseisen. De belangrijkste is dat er 1 Europees vaarbewijs komt. Dus het Rijnpatent en Donaupatent gaan verdwijnen. Landen kunnen nog wel streckenkennis eisen maar moeten aantonen dat het noodzakelijk is. Het nieuwe vaarbewijs is 10 jaar geldig. Bij 60 en 65 en 70 jaar moet er een lichamelijke keuring komen vanaf 70 word dat om de 2 jaar. Dit alles gaat in vanaf 2019.

Subsidie Frankrijk

Er gaan veel geruchten dat er vrachtauto's met subsidie rijden betaald door de VNF om vanuit het kleine vaarwater granen te vervoeren naar het grote vaarwater. Het probleem is dat we het niet kunnen bewijzen. Jos heeft iemand telefonisch gesproken met een hoge positie binnen de VNF en die kon het zich niet voorstellen. De graanbedrijven willen niet meer met kleine schepen werken, past niet bij het imago? Het zijn tot nu toe alleen nog maar geruchten dus we kunnen er op dit moment niets mee.

PAUZE

De technisch voorzitter verwelkomt de nieuwe mensen die erbij zijn gekomen voor de middagvergadering.

Jaarverslag.

Ron Breedveld heeft een jaarverslag gemaakt en leest dit voor in de vergadering. Het jaarverslag staat in de Nieuwsbrief.

CCR eisen en hoe nu verder

Dhr Mooij van EOC is aanwezig en gaat ons alles vertellen hoe het nu zit met de switch van Certificaat van Onderzoek naar een Communautair Certificaat en weer terug en wat de verschillen zijn.

Het grote verschil is dat je bij een CC bij veel eisen een langere overgangstermijn heb maar niet bij alle. Een nieuw Europese richtlijn gaat de CvO en de CC samen voegen dus krijgen we over een aantal jaren allemaal een nieuw certificaat met een aantekening of het schip ook geschikt is om de Rijn te bevaren (CvO). Bij een CC heb je gemiddeld 15 jaar langer de tijd op aan de Rijnreizen te voldoen. Het is een uitstel, geen afstel dus uiteindelijk zal iedereen er aan moeten voldoen. Als je van een CC weer terug wil naar een CvO moet je de uitgestelde overgangsbepalingen alsnog voldoen. Jos meldt dat uit een Belgisch onderzoek blijkt dat verschillende landen de regelgeving verschillend interpreteren. Er zijn veel Nederlandse bedrijven hun certificaat voor het keuren van bv radar – stuurwerken – autokranen kwijt geraakt. Nu zijn er maar een paar bedrijven over die mogen keuren. Dhr Mooij zegt dat dat klopt veel bedrijven voldeden niet aan de eisen dus hebben ze de certificaten ingetrokken maar de bedrijven zijn bezig om hun certificaten weer terug te krijgen.

## SAB

Dhr de Hooge is aanwezig om ons te vertellen wat de SAB zoal doet voor de binnenvaart.

De SAB is een stichting die zich o.a. bezig houdt met het innen van de 7,50 euro per kuub gasolie. Ook is er een BV genaamd Maritieme Service. Alle binnenvaartondernemers hebben een ecokaart voor het betalen van die 7,50 euro over de gasolie. De vraag was wat kunnen we nog meer doen met deze ecokaart. Daar is Maritieme Service voor opgericht, er gaat geen geld van de stichting naar de BV. De BV moet zich zelf onderhouden. Er worden overeenkomsten afgesloten met gemeenten over het leveren van walstroom en drinkwater maar ook havengeld zou je met de ecokaart kunnen betalen. Het is een simpel systeem, je houdt de kaart voor het apparaat en de levering begint wanneer je kaart weer voor het apparaat doet stopt de levering. Je krijgt de rekening via de SAB. De tarieven worden bepaald door de gemeenten. Je kan via een inlogcode op mijn SAB kijken op je eigen pagina naar wat je verbruikt hebt e.d. In Rotterdam heb je Parklijn waar gemeenten ook voor kunnen kiezen. We zijn nu in gesprek om elkaars systeem te erkennen zodat iedereen bij alle twee de systemen op dezelfde manier stroom en water kan krijgen. Een punt van kritiek vanuit de zaal was de risico's die zo'n kaart met zich meebrengt waar anderen zich niet hoeven te identificeren, dus als je je kaart verliest en je hebt het niet snel in de gaten kan dat heel veel geld kosten.

## Windmolens IJmuiden

Mevr Anne Melchers is aanwezig namens ENECO

Er zijn windmolens gepland bij de zeesluizen in IJmuiden Ger Veuger heeft een gesprek gehad met mevr Melchers en heeft aangekaart dat een binnenvaartschip ook een woning is. Voor woningen geldt een minimum afstand van 600 meter. Volgens de richtlijnen word een binnenvaartschip gezien als een passant dit geldt ook bv bij een camping waar allemaal caravans staan. De ENECO moet wel letten op storingen die kunnen op treden bij radar en bij data, telefoon en tv. TNO gaat dit onderzoeken. Wij hebben de standpunten van de ASV wel gedeeld met RWS. Ger: " het hele ligplaatsgebied ligt in het gevarengedebied wanneer iets gebeurt met de windmolens. Wanneer de aanvraag voor het plaatsen wordt afgewezen zal er pas na 2020 weer een aanvraag kunnen worden ingediend in Noord Holland. De uitslag van de aanvraag wordt ergens verwacht tussen het najaar van 2016 en het voorjaar van 2017. Als de vergunning is toegekend is daarna nog een mogelijkheid om bezwaar te maken. Opvallend was het dat er wel rekening gehouden werd met weidevogels waardoor bepaalde windparken niet doorgaan, omdat de bewoners daartegen protesteren. De conclusie was dat de schipper nu eenmaal politiek gezien weinig invloed uit kan oefenen omdat die zich niet op provinciaal of gemeentelijk niveau kan organiseren.

## Zeesluis Terneuzen

Joop Molenwijk is naar verschillende overleggen geweest over de nieuwe zeesluis en doet verslag.

Het Tracébesluit was al in december bekend waarin alle antwoorden staan op de vragen en bezwaren die wij maar ook anderen hebben gesteld / gemaakt. Men zou ons in kennis stellen

wanneer de antwoorden op de door ons ingediende zienswijze bekend zouden zijn. Dit is tot heden toe niet gebeurd. Ik heb de antwoorden opgezocht op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl) Er is niets veranderd aan het Tracébesluit dus met alle opmerkingen die gemaakt zijn heeft men niets mee gedaan. Er komt dus geen spuikanaal, (maar wel een tijdelijke tijdens de bouw) en geen extra ligplaatsen voor de binnenvaart. Alles blijft zoals het was men zorgt dat er na de bouw weer net zoveel ligplaatsen zijn als voor de bouw. Er komt meer zout water op het kanaal in tijden van droogte loop je de kans dat er minder geschut wordt. Buiten de sluis komen ligplaatsen maar dat kan natuurlijk niet. Hoe men de grotere wachttijden en aantallen schepen gaat opvangen als de middensluis buiten bedrijf is weet men niet. Kortom er verandert niets ondanks onze inbreng. Piet Bennik zegt dat ze dan toch maar een spuikanaal moeten gaan maken om het zoute water af te voeren. Men gaat ook nog de sluizen automatiseren, alles moet dan worden vernieuwd en vervangen. De Westsluis gaat gedurende 15 weken op maandags 24 uur dicht. De Oostsluis gaat 28 dagen achter elkaar dicht. Op de vraag waarom men de Westsluis in 15 dagen kan maken en de Oostsluis 28 dagen gaat duren had men geen antwoord. Zal wel om geld gaan. Joop heeft hierover contact gehad met RWS Zee en Delta en gevraagd of we bij het eerstkomende overleg aanwezig kunnen zijn. Hierop is geen antwoord gekomen.

#### Markttransparantie AGORA

Nadat er al van alles is geprobeerd maar niets gebeurd gaan wij ons eigen plan maken. Er zijn allerlei studies die zeggen dat het zo niet werkt. Wat ons betreft moet er markttransparantie komen. De universiteit van Nijenrode heeft een rapport gemaakt in 2012 waarbij alle partijen waren betrokken. De ASV kan daar wel in meegaan. Daarom hebben wij 10 miljoen gevraagd voor dit project bij Europa. Uitgangspunten zijn: Het moet een systeem zijn waar men graag aan wil mee werken – makkelijk uit te voeren – moet zorgen voor mee stabiliteit in de markt. Er zijn recentelijk 2 onderzoeken gedaan die de basis vormen van het plan.

Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart. (Nijenrode) uit 2012.

Dit rapport is in opdracht van het Transitiecomité gemaakt met financiële ondersteuning van het ministerie IeM

#### Market Transparency Study (2015)

Dit rapport is gemaakt in opdracht van Europa.

De Markt reageert extreem op geringe veranderingen in de marktsituatie wat leidt tot grote prijsschommelingen. Toch moet er een reservecapaciteit zijn om schommelingen in waterstanden en aanbod van vervoer op te vangen. Verladings kunnen niet werken met een tekort aan scheepsruimte. Veel lading kan niet uitwijken naar andere vervoersvormen. Het probleem van de binnenvaart is dat er maar een klein aantal vaak grote verladers zijn tegen heel veel individuele schippers. Wel zijn er enkel samenwerkingsverbanden maar deze kunnen de markt ook niet sturen. Deze samenwerkingsverbanden en ook bevrachters concurreren elkaar om lading te verkrijgen bij

verladers. In de drogeladingvaart bestaat 98 % van de binnenvaart uit gezinsbedrijven welke met hoge investeringen zitten en een rendement die onzeker is. 80 % vaart min of meer voor dezelfde bevrachter. De spotmarkt is klein ongeveer 20% maar toch het belangrijkste uit de markt. 60% is afhankelijk van deze spotmarkt. De schipper heeft vaak geen directe relatie met de verlader. Het is de bevrachter die een relatie heeft met de verlader en de schipper op zijn beurt weer met de bevrachter. Dit geeft de bevrachter een unieke positie. Er zijn vele bronnen die markttransparantie geven, CCR-NEA-Logos-Vrachtindicator-Bargelink-banken maar allemaal achteraf. Er zit een groot gat tussen de geleverd cijfers uit de markt en de werkelijke cijfers. Zonder up to date informatie geen efficiënte markt. Dit alles zegt niet de ASV maar komt voort uit beide rapporten. In de binnenvaart is er behoefte aan een AGORA (markt), een elektronische markt voor verhandeling van contracten. Hierin kan alle informatie worden verkregen, vraag en aanbod op elkaar worden afgestemd (minder leegvaart), en een actuele prijsvorming. Op deze manier kan iedereen, schipper, bevrachters en verladers er hun voordeel mee doen. Iedereen weet waar werk is waar de schepen zich bevinden en wat de voorwaarden zijn. De werkwijze zou moeten zijn dat elke verlader zijn werk op een site plaats waarop de binnenvaart kan reageren qua prijs. Er moet een derde partij komen, een onafhankelijke Marktmeester die boven de partijen staat en die kan ingrijpen in de markt wanneer de markt daar om vraagt.

Hester Duursema zegt dat wat de ESO betreft het wel een vrijwillig systeem moet blijven want hoe kun je verladers dwingen hier aan mee te werken. Sunniva, wat ons betreft zou de hele spotmarkt zich moeten aansluiten. Willem Stam vreest dat het systeem door bevrachters om zeep wordt geholpen. Hester vraagt hoe gaan we dat tegenhouden. Ger meldt dat de huidige systemen niet werken omdat er geen derde partij is, wanneer er geen derde partij (marktmeester) in het spel is gaat het niet werken. Dat was ook de conclusie van het rapport Nijenrode. Je moet verladers voor de hele partij binden en niet voor een enkele reis. Hester nogmaals, hoe krijg je partijen zover dat ze gaan meedoen. Sunniva meent dat je eerst verladers zover moet zien te krijgen en dan heb je schippers iets te bieden in de spotmarkt. Het is zo als je de verlader in dit systeem krijgt heb je al veel gewonnen. Dus ASV, BLN en ESO moeten hierin het initiatief nemen om de verlader te benaderen. Op 14 april staat het op de agenda van de ESO. Hester, we zijn al lang in gesprek met bv Bargelink en Vrachtindicator om zoiets van de grond te krijgen weten alleen nog niet hoe, je moet voordeel hebben voor beide partijen verlader en binnenvaart. Ger zegt Bargelink en Vrachtindicator bestaan nu al 15 jaar maar het werkt niet dus gaat ook in de toekomst niet werken. Het nieuwe systeem heeft 3 partijen en dat is wat Nijenrode ook zegt. Als er geen 3 partijen zijn gaat het niet werken. Bargelink en vrachtindicator is samen met de schipper 1 partij tegen de verlader.

S.P.

Namens de Kamerfractie van de SP ondersteunde Jurgen van der Sloot het initiatief van de ASV om meer markttransparantie te verkrijgen. Jurgen refereerde aan Tweede Kamerstukken waaruit bleek dat al eerder werd geconstateerd dat onder andere door de noodzaak van reservecapaciteit de binnenvaart altijd problemen zal hebben om te functioneren in een "volledige" vrije markt.



## Rondvraag

Jaring Ruijtenberg vind de straffen op de vaarwegen vergeleken op de wegen buiten proporties. Iemand die met zijn dronken kop iemand doodvaart met een speedboot, wat natuurlijk heel logisch is dat daar een zware staf voor komt, krijgt 8 jaar en in dezelfde krant staat iemand die met zijn auto en dronken kop een fietser doodrijdt en krijgt 1 jaar. Ook de bekeuringen voor het onderbemand varen zijn exceptioneel, ik hoor bekeuring van wel 25 duizend euro, niet normaal. Sunniva zegt dat de straffen (voor bijvoorbeeld met te weinig personeel varen) tot wel 10 keer zo duur zijn geworden per 1 januari. Alleen de CBRB is hier door de minister in gekend en ik weet niet of ze daar mee akkoord zijn gegaan. We hebben alles geprobeerd maar het schijnt dat niemand het begrijpt. We hebben de politiek voorgesteld een meldpunt hieromtrent te starten omdat het CDA dat ook heeft gedaan over de hoge boetes voor boeren, maar er kwam van geen enkele partij een reactie. We moeten het bij ILNT nog maar eens inbrengen.

!7.45 sluit de technisch voorzitter Paul Markusse de vergadering, hij bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.