

Verslag ledenvergadering 3 Oktober 2015

Opening

De voorzitter Sunniva Fluitsma opent de vergadering. Er zijn veel mensen en dat hadden er nog veel meer kunnen zijn want, er waren veel leden die zich officieel hebben afgemeld omdat ze niet aanwezig konden zijn. De ASV is een sociale vereniging en daar is de voorzitter heel blij mee. Er zijn in het bestuur/denktank verschillende mensen, die dierbaren hebben verloren de laatste tijd en je voelt de warmte van de mensen van de ASV. Er wordt 1 minuut stilte gehouden voor de mensen die ons zijn ontvallen.

Vanmiddag in het openbare gedeelte komen o.a. 4 leden van de BLN dus gaan we vanmorgen eerst de belangrijke onderwerpen behandelen voor de leden.

Rede

De voorzitter leest de rede voor.

Notulen vorige vergadering

De notulen worden zonder op of aanmerkingen goedgekeurd.

Goedkering agenda

Jannes Ooms wil graag het Witboek op de agenda.

Mededelingen

De ASV heeft 2 verzekeringen afgesloten voor aansprakelijkheid, de kosten zijn 715 euro per jaar.

Er is een nieuw boekhoudprogramma gemaakt met dank aan de familie Le Sage.

We blijven bij de ING bank. Uit de zaal wordt geopperd om eens te informeren bij de SNS bank.

Rotterdam wil een nieuw ligplaatsenbeleid, vraag aan de leden is hoe dit moet worden ingevuld.

Het kantoor word opgeknapt. We zijn al begonnen met het opruimen en gaan daarna bekijken wat er allemaal gedaan moet worden.

Bestuur-perikelen

Het bestuur is nog steeds te klein en dat is ook een verantwoordelijkheid van de leden. Er zijn de laatste tijd wat vervelende dingen gebeurd o.a. door slechte communicatie. Dat moet verbeterd worden. Ondanks alles is het bestuur blij hoe de ASV /bestuur/denktank werkt.

Jubileum ESO

Paul Markusse en Benjamin Lubbers zijn bij de viering van het 40 jarig bestaan geweest van de ESO. Er waren ongeveer 150 mensen aanwezig maar daar waren heel weinig schippers bij. Alles werd geleid door dhr. Kortenhorst, er waren 8 sprekers die ongeveer 5 minuten spreektijd kregen. We mochten niets zeggen of vragen. Er waren veel mensen dit menen de binnenvaart te vertegenwoordigen. Men wist bijv. niet dat de 6 miljoen voor ESO en EBU uit de slooppot kwam. Positief was dat de Vicepremier van België Chris Peters opmerkte dat verladers de schipper beter moeten behandelen, anders moet er van hogerhand ingegrepen worden.

Europa

Europa wordt steeds machtiger in binnenvaartland en de vraag is hoe de ASV hier mee om moet gaan. Gaan we weer in de ESO of gaan we onze eigen weg? Hoe gaat de ESO eruit zien en wat is de invloed die de ASV binnen de ESO kan uitoefenen?

Zoals iedereen weet is het vooral Ons Recht die graag ziet dat de ASV weer in de ESO gaat. We hebben de laatste tijd ook veel samengewerkt met Ons Recht en er is ook veel overleg met BLN. Er is ongeveer een jaar geleden een beleidsnota aangenomen in de ESO waarin staat dat dat er een

verbod moet komen om onder de kostprijs te varen. Dit is waar de ASV natuurlijk mee in kan stemmen maar, er gebeurt niets met deze beleidsnota. En dat is juist de reden geweest waarom de ASV uit de ESO is gestapt; er worden wel afspraken gemaakt, maar er wordt niets mee gedaan. En er kwam een nieuwe vergaderstructuur waar wij en vele andere leden van de ESO het niet mee eens waren, maar die toch werd doorgedrukt.

Als we met BLN spreken zegt men, dat het niet meer van deze tijd is om te praten over een verbod om onder de kostprijs te varen. Dat is raar, want men heeft toch een jaar geleden hier mee ingestemd binnen de ESO. Ons Recht heeft grootse plannen met de ESO, waarvan BLN zegt dat de EBU hier nooit mee akkoord gaat. Het bestuur heeft gekeken of, de ASV weer in de ESO moet of dat we samen met Ons Recht en La Glissoire iets anders moeten gaan oprichten voor Europa. Dit laatste zit er nog even niet in want Ons Recht zit in de ESO en met alleen La Glissoire, een klein Frans bondje, gaat het niet lukken. Bij Ons Recht is er ook iets veranderd, er gaan nauwelijks nog schippers vanuit OR naar het ESO-overleg maar, er is iemand aangesteld (Alain Devos) om voor Ons Recht naar ESO te gaan.

In de nieuwe structuur die men voor ogen heeft voor de ESO moeten wij als Nederland samenwerken met BLN. Als je vraagt naar de doelstelling van BLN krijg je een antwoord dat neerkomt op "dat zien we wel". Als je BLN vraagt over markttransparantie, dan wil men daarin geen prijzen zien. Men gaat voor een bredere dienstverlening, dus niet alleen voor de schipper, maar ook voor de verlader. Een betere positie voor de schipper komt zo in de ESO niet aan bod.

Of moeten we in de ESO om mede de nieuwe statuten te bepalen? Wat heeft de ESO het afgelopen 5 jaar bereikt? Er is eigenlijk niets te noemen. Als de ASV in de ESO was gebleven, was er dan wel wat bereikt? Nee, ook niet want, de ASV heeft altijd de minderheid gehad in de ESO. Er wordt in de ESO nog steeds meer voor dan door de schippers gesproken. Conclusie is, dat er niets te halen valt voor de ASV binnen de ESO. Wel moeten we ons gaan bedenken hoe we op een andere manier invloed kunnen uitoefenen in Europa.

Tineke Veuger vraagt zich af of het mogelijk is dat wij de notulen kunnen krijgen van de ESO vergaderingen. Men zegt de gehele binnenvaart te vertegenwoordigen dus mogen wij ook weten wat er besproken wordt. David Twigt vindt het zonde van de tijd, dat we nu weer 2 uur over ESO praten. We hadden ook over andere zaken kunnen praten, we moeten een standpunt innemen. Ger Veuger zegt, dat het een opdracht van de leden is geweest uit de vorige vergadering, dat er serieus naar gekeken moet worden voordat we een beslissing nemen. Er wordt gestemd of de ASV in de ESO moet. De uitslag is bijna unaniem: De ASV gaat niet terug in de ESO.

Reservefonds

Het Reservefonds is geld van de slooppot en de nieuwbouwboete. Dit fonds is gemaakt om de markt te ordenen. Nu gaat geld naar de ESO en EBU die de laatste jaren niets aan marktordening hebben gedaan. Als tegenprestatie moeten de ESO en EBU zorgen dat er vergroening komt van de vloot. Deze vergroening mogen wij als binnenvaart waarschijnlijk zelf weer betalen. Als er al geld uit het reservefonds komt voor vergroening, dan moet dat naar de schipper en niet naar allerlei onderzoeksbureaus. Geef het uit aan bijv. zonnepanelen. Daar heeft een groot deel van de binnenvaart wat aan i.p.v. iets ingewikkelds en duurs als LNG, waar maar een beperkt deel van de vloot iets aan heeft.

Rondvraag

David Twigt vraagt zich af hoelang we nog doorgaan met de overleggen met BLN. Ron Breedveld heeft hierover laatst met BLN gesproken om de overleggen te verbeteren. Men heeft beloofd om verbeteringen aan te brengen en dus gaan we nog even door, maar er moet ook echt iets verbeteren anders heeft het geen zin. Als je steeds na een overleg met een slecht gevoel terug komt moet je er mee stoppen. Paul Markusse zegt, dat BLN niet veel meer vertelt en dat is erg vervelend. David Twigt:

De ASV heeft het afgelopen jaar een paar kleine succesjes behaald en de BLN loopt er mee weg. Ger Veuger zegt dat de denktank Ron op pad heeft gestuurd om te onderzoeken of het nog zin heeft en daar heeft Ron zijn conclusies uit getrokken. Ron Breedveld zegt: Er zitten wel verschillende schippers bij het overleg maar ook vertegenwoordigers en dan is het overleg toch anders. Hebben afgesproken om meer met varenden te praten.

PAUZE.

Opening

Paul Markusse is vanmiddag de technische voorzitter en opent de vergadering

Rede

Sunniva Fluitsma leest de rede voor.

Terugblik Gorkum en Symposium

In Gorkum is de ASV stand druk bezocht. Een stand voor schippers, door schippers. We hebben vele nieuwe leden mogen inschrijven en gaan volgend jaar zeker weer naar Gorkum.

Het Symposium hebben we samen met Ons Recht gedaan op een hele mooie locatie in Dordrecht. We hadden vele sprekers. We hadden een paar stellingen voor de zaal en de uitkomst was bijna unaniem:

Meer en betere markttransparantie.

Inmenging van de overheid als de vrije markt niet werkt.

Verbod op het onder de kostprijs vervoeren.

Stoppen met het niet betalen van rente en of aflossingen

Samenwerken heeft geen zin als de vrachtprijs niet omhoog mag.

Wat wil de ASV met de ESO

Europa wordt steeds belangrijker in de binnenvaart. ASV werkt samen met Ons Recht en La Glissoire. Ons Recht zit in de ESO en wil graag dat de ASV ook weer in de ESO komt. Het bestuur heeft onderzocht of de ASV weer terug in de ESO moet om de positie van onze leden te kunnen verbeteren. Wat heeft de ESO de laatste 5 jaar gedaan? Niet veel, ondanks dat er al een jaar een beleidsplan ligt waar de ASV wel achter kan staan. Een andere structuur en statuten moeten de ESO beter laten functioneren.

Er is met Ons Recht gesproken, maar ook met BLN. Nederland zou in de nieuwe structuur 3 stemmen hebben, dus moet je wel een beetje op 1 lijn zitten met BLN. De ASV heeft verschillende vragen gesteld aan BLN. De antwoorden waren zeer algemeen dus daar hadden we niet veel aan. BLN richt zich op een bredere dienstverlening. De richting die de ESO op wil is voor de ASV onvoldoende om weer lid te worden. Het bestuur/denktank en ook de leden hebben besloten geen lid te worden.

Dhr. Kortenhorst zegt dat het niet zo is dat BLN geen markttransparantie wil, dat willen wij in principe wel, maar willen daar niet zo in detail treden. Er moet duidelijkheid komen waar het geld naar toe gaat wat de verlader betaalt. Voor schippers kijken wij breder naar de ruggengraat van de binnenvaart. Dat is de particuliere schipper.

John Janssen; voor BLN zijn kleine schepen de schepen onder de 86 meter. De financieringspositie van kleine schepen is rooskleurig, die van grote schepen niet. Ger Veuger zegt dat de ASV niet zegt dat BLN tegen markttransparantie is, maar streeft naar minder stringenter regels. Wanneer je er geen prijzen bij noemt is het geen markttransparantie. Dhr. Kortenhorst denkt dat de BLN niet ver af zit van hoe de ASV het ziet. Jannes Ooms zegt dat er in de 20e eeuw een vrije markt was met 20 % gereguleerde markt. In de 21e eeuw hebben wij een totale vrije markt, maar je ziet steeds meer dat men af wil van die vrije markt. BLN heeft het over commerciële samenwerkingsverbanden, daar heb

je niets aan als het gaat om het verhogen van de vrachtprijs. De ASV is voor het algemeen belang en anderen zijn voor het groepsbelang. Je proeft steeds meer een tendens naar ordening. In 20 jaar is alles afgebroken en het zal wel even duren voor dat alles weer is zoals het moet zijn.

Joop Molewijk heeft een voorwoord gemaakt voor de Nieuwsbrief, deze leest hij voor.

CESNI

Er is een nieuw comité voor het ontwikkelen van standaarden in de binnenvaart. Het gaat om technische voorschriften, beroepskwalificaties, marktobservatie. Er zitten 29 landen in CESNI, alle landen van de Europese Unie, plus Zwitserland. Er gaan waarschijnlijk 14 of 15 landen actief meepraten. De CCR eisen blijven zoals ze waren.

Reservefonds

Het Reservefonds zijn de sloopgelden plus de nieuwbouwboetes samen. Heel veel schippers hebben hier aan mee betaald. Nu wil men 6 miljoen van dit geld aan ESO en EBU geven. Bij een poll in de Scheepvaartkrant is momenteel 92 % tegen dat dit geld gaat naar ESO en EBU. Het doel van het Reservefonds was in de jaren 90 capaciteit beheersing. ESO en EBU hebben sinds de crisis van 2009 niets aan capaciteitsbeheersing gedaan en nu gaat er geld vanuit het reservefonds naar deze organisaties. De ASV wil een volledige markttransparantie wat veel meer op capaciteitsbeheersing lijkt. EBU wil helemaal geen markttransparantie, dus dat is al een reden om geen geld aan ESO / EBU te geven. Men wil het ook gaan gebruiken voor vergroening van de vloot. Dat is een goed doel, maar dan moet de schipper hierin wel mee kunnen praten. Het geld moet niet gaan naar allerlei onderzoeken en naar bijv. LNG, waar alleen maar een zeer beperkt deel van de binnenvaart iets aan heeft. Zonnepanelen of andere milieuvriendelijke dingen, waar heel veel schippers iets aan hebben zou een betere besteding zijn van het geld uit de Reservefonds. Het moet gemakkelijk te verwezenlijken zijn en geen ingewikkelde belastingconstructies. Op de vraag, of BLN hier ook een mening had, over kon dhr. Kortenhorst geen antwoord geven. Dhr. Tullemans wil het desnoods gaan aanvechten als er geld uit het reservefonds naar ESO/EBU gaat. Er zijn genoeg jonge mensen/gezinnen die een schip willen kopen, maar banken geven geen geld. Ron Breedveld zegt, dat het probleem is, dat ESO/EBU volgens het boekje handelen, men heeft in Europa gewoon de regels verruimd met vergroening en versterken van bonden.

Politie

Er zijn de laatste tijd nogal wat aanvaringen met de politie. Politieboten die veel de hard langsvaren en geen antwoord geven op de marifoon. Politieboten die zonder certificaat willen schutten en sluismeesters onder druk zetten. De ASV heeft een brief gestuurd naar de politie, men zou aanwezig zijn op de vergadering, maar de man die zou komen kon niet. Er is nu afgesproken om samen een keer te overleggen en op een latere vergadering aanwezig te zijn.

Ligplaatsen

Joop Molewijk over de problemen met de aanleg van de nieuwe zeesluis in Terneuzen: Er is in Terneuzen al heel lang een tekort aan ligplaatsen. Met de bouw van de nieuwe zeesluis, die op de plek van de middensluis komt te liggen, gaan er weer veel ligplaatsen verloren. Men wil dit opvangen door schepen onderweg te laten liggen, men kan zich 6 uur van te voren aanmelden om geschut te worden. Dit gaat niet werken door allerlei omstandigheden zoals stroming, wind, vaartijdenbesluit. De nieuwe zeesluis kost bijna 1 miljard maar er is geen geld voor een spuikanaal. Nu wordt er regelmatig gespuid door de middensluis. Als de nieuwe zeesluis er ligt kan dat niet meer. Er komt wel een spuikanaal tijdens de bouw. Ook de subsidie die men dacht te krijgen vanuit Europa is veel kleiner uitgevallen, we moeten maar afwachten wat voor een gevolgen dat heeft voor de binnenvaart. Ron Breedveld zegt dat Rijkswaterstaat helemaal gaat voor planning van schepen wanneer ze geschut kunnen worden. Iedere schipper weet dat het niet gaat werken.

AIS

De ASV is niet tegen de AIS, maar wel tegen de verplichting, want het systeem is niet waterdicht: Men heeft het over een foutpercentage van 17 %. Als je het verplicht, dan haal je een hoop ellende op je hals en wij hebben de minister daar voor gewaarschuwd. Het ministerie vraagt om fouten te melden. Per 1 januari 2016 wordt de AIS ook verplicht op BPR gebied dus in heel Nederland. De blauwbordfunctie wordt niet verplicht, het schijnt dat veel schippers dit niet weten.

Rondvraag

Dhr. Tullemans vraagt zich af wanneer de pleziervaart verplicht wordt om minimaal een klein vaarbewijs te hebben. Je ziet zeer regelmatig dingen gebeuren die maar net goed gaan, gewoon omdat men de regels niet kent en geen ervaring heeft. Het zou toch zo moeten zijn dat je op groot vaarwater een vaarbewijs moet hebben. Sunniva Fluitsma zegt dat we het daar niet allemaal met elkaar eens zijn.

Gerbedien le Sage: Sluismeesters zouden graag willen dat jachten allemaal marifoon hebben.

Ron Breedveld: Er is een platform "Varen Doe Je Samen" misschien kunnen we hier eens gaan informeren. Weet wel dat de verhuur van jachten tegen is.

Ger Veuger: Op hoofdvaarwater mag je best als ASV voor een klein vaarbewijs pleiten.

Maarten Valkema vraagt hoe het zit met de nieuwe laad- en lostijden.

Ron Breedveld antwoordt: Officieel is de nieuwe wet per 1 juli 2015 afgelopen. Er is een werkgroep gevormd, die nieuwe regels zou maken binnen nieuwe bevrachtingvoorwaarden. Vorig jaar samen met Jos Evens in augustus naar een overleg geweest, maar daarna niet veel meer gehoord hoe het er nu bijstaat.

David Twigt vraagt zich af hoe je je moet opstellen als je politiecontrole krijgt. Wij hebben nogal een kleine stuurhut dus dan blijven ze nog wel eens ergens achter haken met hun riem waar van alles aanhangt tegenwoordig. Voor dat je het weet gaat zo'n pistool per ongeluk af. Ger Veuger zegt dat sinds Granaria de politie buiten blijft, ik wil ze niet meer binnen hebben.

Sunniva Fluitsma: Gaan we vragen als we overleg hebben met de politie.

17.00 u. Technisch voorzitter Paul Markusse sluit de vergadering en wenst iedereen een goede reis naar huis.