

Organiseren en communiceren

Een onderzoek naar de organisatiegraad in de binnenvaart

Rapport


September 2011

Drs. A.C.C. Hubens

AHA DATA
ONDERZOEKEN / PROJECTEN

 Oude Engelseweg 25

5222 AB Den Bosch

 073-6230120

 06-17418733

 www.ahadata.nl

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 0. SAMENVATTING	1
HOOFDSTUK 1. INLEIDING.....	7
1.1 ACHTERGROND.....	7
1.2 DOELSTELLING	7
1.2a Onderzoeksvragen	7
1.3 OPZET EN UITVOERING.....	8
1.4 INDELING VAN HET RAPPORT	10
HOOFDSTUK 2. BINNENVAART IN BEELD.....	11
2.1 KENMERKEN.....	11
2.1a Het bedrijf.....	11
2.1b De ondernemer.....	12
2.2 ORGANISATIEGRAAD	15
2.3 AFSLUITEND	17
HOOFDSTUK 3. ORGANISATIES IN BEELD.....	19
3.1 WIE ZIJN ER EN HOE BEKEND.....	19
3.2 EÉN BRANCHEORGANISATIE	21
3.3 AFSLUITEND	26
HOOFDSTUK 4. WAT MOETEN ORGANISATIES DOEN.....	27
4.1 BELEID.....	27
4.2 DIENSTVERLENING	31
4.3 INFORMATIE EN PROMOTIE.....	35
4.4 WERKGEVERSCHAP	40
4.5 AFSLUITEND	43
HOOFDSTUK 5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	45
5.1 CONCLUSIES	45
5.2 AANBEVELINGEN VOOR KB EN CBRB	46

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1.	Respons op de schriftelijke enquêtes.....	9
Tabel 2.	Representativiteitscontrole alle binnenvaartondernemers.....	9
Tabel 3.	Representativiteitscontrole van georganiseerde binnenvaartondernemers.....	10
Tabel 4.	Uitsplitsing naar deelsectoren in 2004 en 2011.....	11
Tabel 5.	Ondernemingen uitgesplitst in deelsectoren naar algemene bedrijfskenmerken in percentages van subtotalen.....	12
Tabel 6.	Nederlandse zelfstandigen en binnenvaartondernemers naar leeftijdsklasse.....	13
Tabel 7.	Nederlandse zelfstandigen en binnenvaartondernemers naar opleidingsniveau.....	14
Tabel 8.	Organisatiegraad in 1999 en 2011.....	16
Tabel 9.	Ondernemingen uitgesplitst in deelsectoren naar organisatiegraad.....	16
Tabel 10.	Uitsplitsing naar wijze van georganiseerd zijn.....	17
Tabel 11.	Bekendheid van binnenvaartorganisaties onder alle binnenvaartondernemers (n=±850).....	20
Tabel 12.	Bekendheid van binnenvaartorganisaties onder ongeorganiseerde binnenvaartondernemers (n=±400).....	21
Tabel 13.	Werkgevers naar organisatiegraad.....	40
Tabel 14.	Stellingname over de binnenvaart-CAO (n=650).....	41

LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1.	Deelsectoren naar leeftijdscategorie.....	13
Figuur 2.	Leeftijdscategorie naar opleidingsniveau.....	14
Figuur 3.	Deelsectoren naar opleidingsniveau.....	15
Figuur 4.	In hoeverre alle ondernemers zich vertegenwoordigd voelen door en het eens zijn met het beleid van deze organisaties (n=±850).....	22
Figuur 5.	In hoeverre niet-aangesloten ondernemers zich vertegenwoordigd voelen en eens zijn met beleid organisaties.....	23
Figuur 6.	Deelsectoren naar lid willen worden van één brancheorganisatie.....	24
Figuur 7.	In hoeverre leden willen samenwerken met andere organisaties (n=385).....	25
Figuur 8.	Aandeel van georganiseerden en ongeorganiseerden die zeker wel vinden dat deze beleidszaken uitgevoerd moeten worden.....	27
Figuur 9.	Aandeel van KB- en CBRB-leden die dit beleidsterrein belangrijk vinden en totaalscore beleidsterrein (n=381).....	28
Figuur 10.	In hoeverre KB- en CBRB-leden willen meebeslissen over het beleid.....	30
Figuur 11.	In hoeverre leden mee willen beslissen over drie beleidsonderwerpen (n=360).....	30
Figuur 12.	Mate van tevredenheid over drie beleidsonderwerpen door leden (n=360).....	31
Figuur 13.	Aandeel van georganiseerden en ongeorganiseerden die zeker wel gebruik willen maken van deze mogelijkheden.....	32
Figuur 14.	In hoeverre leden persoonlijk advies vragen bij de helpdesk (n=360).....	32
Figuur 15.	In hoeverre leden gebruik maken van collectieve diensten (n=360).....	33
Figuur 16.	Mate van tevredenheid over de verschillende onderdelen van de contributie van hun brancheorganisatie (n=360).....	34
Figuur 17.	Mening van ongeorganiseerden over contributie naar leeftijdscategorie.....	35
Figuur 18.	In hoeverre leden gebruik maken van de volgende informatievoorzieningen (n=360).....	35
Figuur 19.	In hoeverre KB- en CBRB-leden gebruik maken van hun eigen website.....	36
Figuur 20.	In hoeverre KB- en CBRB-leden deelnemen aan ledenvergaderingen.....	36
Figuur 21.	In hoeverre KB- en CBRB-leden deelnemen aan andere bijeenkomsten.....	37
Figuur 22.	In hoeverre leden vinden dat hun organisatie open moet staan voor andere doelgroepen.....	38
Figuur 23.	In hoeverre leden vinden dat hun organisatie moet open staan voor vervoersorganisatoren.....	38
Figuur 24.	In hoeverre leden vinden dat hun organisatie moet open staan voor bevrachters.....	38
Figuur 25.	In hoeverre leden hun eigen organisatie promoten (n=385).....	39
Figuur 26.	Aandeel van werkgevers en ondernemers zonder personeel die positieve stellingen onderschrijven.....	42
Figuur 27.	In hoeverre de vier groepen een binnenvaart-CAO onderschrijven.....	43

HOOFDSTUK 0. SAMENVATTING

Dit hoofdstuk bevat de belangrijkste bevindingen en conclusies uit dit onderzoek. Tevens worden de aanbevelingen voor Kantoor Binnenvaart (KB) en Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) gegeven, deze zijn omkaderd en cursief opgenomen.

Inleiding

In de binnenvaart is sprake van een lage organisatiegraad van ondernemers en werkgevers. Circa een derde van alle ondernemers en de helft van alle werkgevers is aangesloten bij een sociaaleconomische binnenvaartorganisatie. KB en CBRB willen een groter draagvlak en hogere organisatiegraad creëren. Daarom zijn twee enquêtes gehouden onder alle binnenvaartondernemers. Een bestond uit een uitgebreide vragenlijst onder circa 1000 leden van KB en varende ondernemers van CBRB, de andere uit een korte vragenlijst onder ruim 2000 ongeorganiseerde binnenvaartondernemers. In totaal namen ruim 1000 binnenvaartondernemers deel aan het onderzoek met een totale respons van 33%. Deze hoge respons is gunstig voor de representativiteit. Ook na controle op een aantal bedrijfskenmerken blijkt de respons een getrouwe afspiegeling van de werkelijkheid. Wel hebben aangeslotenen bij een sociaaleconomische organisatie, leden van KB en CBRB (43%), relatief vaker gereageerd dan ongeorganiseerden (31%). Ook de aansluiting bij een nautische of commerciële organisatie is iets oververtegenwoordigd. Deze gegevens zijn in de resultaten verwerkt.

Binnenvaart algemeen

De binnenvaart is te verdelen in enkele sectoren. De grootste sector is de Rijn droge-ladingvaart, grotendeels bestaande uit eenschipsondernemingen groter dan 1500 ton. De helft van de ondernemers is ook werkgever.

De sectoren Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart en zand/grindvaart bestaan grotendeels uit ondernemers met één schip kleiner dan 1500 ton, varende in Nederland en België. Dit geldt ook in grote mate voor de kleinste sector: de sleep/duwvaart en speciaal vervoer. In de binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart is slechts een kwart werkgever en in de zand/grindvaart en sleep/duwvaart en speciaal vervoer is de helft werkgever.

De sectoren tankvaart en containervaart zijn vooral actief op de Rijn en bestaan merendeels uit werkgevers met meer en grotere schepen.

Met de vergrijzing in de binnenvaart blijkt het mee te vallen. De leeftjdsverdeling is vergelijkbaar met het gemiddelde van alle Nederlandse zelfstandigen. Uitzondering is de sector Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart, waarin de helft 55-plusser is.

Over het algemeen geldt: hoe hoger de leeftijd, hoe lager de opleiding. In deze sector is dus ook sprake van een laag opleidingsniveau. Het opleidingsniveau in de binnenvaart is lager dan het gemiddelde van alle Nederlandse zelfstandigen. Nochtans is het opleidingsniveau in de binnenvaart ten opzichte van 2004 fors gestegen. Toen had nog ruim de helft van de ondernemers een laag opleidingsniveau, nu nog maar een derde.

Organisatiegraad

Bij de organisatiegraad worden drie vormen onderscheiden: sociaaleconomisch, nautisch (Koninklijke Schuttevaer) en commercieel (samenwerkingsverband). De sociaaleconomische organisatiegraad bedraagt in 2011 35%. Dit is een daling van 5% ten opzichte van 1999. De nautische en commerciële organisatiegraad zijn nagenoeg stabiel gebleven ten opzichte van 1999. De helft van de ondernemers is nautisch georganiseerd, een kwart commercieel. Tweederde deel van alle ondernemers is aangesloten bij één of meer nautische, commerciële of sociaaleconomische organisaties. Opvallend is dat veel sociaaleconomisch georganiseerden

ook nog eens nautisch en/of commercieel georganiseerd zijn. Daarentegen is een kwart tot een derde van alle ondernemers (circa 1000) bij geen enkele organisatie aangesloten.

1. Wees realistisch over het aantal en het belang van ongeorganiseerde ondernemers

Slechts een klein deel van de ondernemers is 'nergens' bij aangesloten. Wees dus realistisch over het aantal ondernemers dat bereid is zich aan te sluiten bij een sociaaleconomische organisatie. Tweederde deel is immers al aangesloten bij een nautische, commerciële of sociaaleconomische organisatie. Deze ondernemers zullen daarom minder geneigd zijn zich ook nog eens aan te sluiten bij een andere sociaaleconomische organisatie. Bovendien mag worden aangenomen dat een beperkt deel van de ondernemers altijd ongeorganiseerd zal blijven. Dus heel veel nieuwe leden werven in de binnenvaart is niet realistisch om een hogere organisatiegraad te kunnen bereiken.

De nautische organisatiegraad is het hoogste in de containervaart en relatief het laagste in de Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart. De commerciële organisatiegraad is daarentegen relatief het hoogste in de Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart. De sociaaleconomische organisatiegraad is relatief het hoogst in de containervaart en Rijn droge-ladingvaart en het laagst in de sleep/duwvaart, speciaal vervoer en de zand/grindvaart.

2. Richt je op ondernemers in alle sectoren van de binnenvaart

In de sectoren sleep/duwvaart, speciaal vervoer en zand/grindvaart zitten de meeste ongeorganiseerde ondernemers en hier is dus nog winst te halen. Ondernemers met deze schepen voelen zich blijkbaar minder aangesproken door de huidige organisaties. De organisaties dienen zich hier dus meer op te richten en niet uitsluitend op ondernemers in de droge-ladingvaart, tankvaart en containervaart.

Laag opgeleide ondernemers zijn relatief vaker nautisch georganiseerd dan middelbaar of hoger opgeleiden. Er is geen verband tussen opleidingsniveau en de commerciële of sociaaleconomische organisatiegraad. Wel is de sociaaleconomische organisatiegraad hoger onder 55-plus ondernemers dan onder jongere ondernemers.

3. Richt je op jonge ondernemers in de binnenvaart

Het is zorgelijk te noemen als de leden van de sociaaleconomische organisatie vergrijzen, terwijl dit niet het geval is in de hele binnenvaart. Daarom verdienen jonge ondernemers de bijzondere aandacht van organisaties en is het zaak meer jonge ondernemers te werven. Dit is ten eerste van belang om representatief te kunnen zijn en ten tweede van belang voor het voortbestaan.

Bekendheid en werving

In de binnenvaart behartigt een tiental organisaties de nautische en sociaaleconomische belangen. De drie grootste organisaties Koninklijke Schuttevaer (KS), KB en CBRB zijn goed bekend onder alle ondernemers, zowel georganiseerde als niet georganiseerde. De andere organisaties zijn dit in mindere mate, maar genieten toch ook nog bekendheid onder de helft van de ongeorganiseerde ondernemers. Het is dus niet zo, dat ondernemers de organisaties niet kennen. Of ongeorganiseerde ondernemers goed op de hoogte zijn van bereikte resultaten, is wel de vraag. Leden van KB en CBRB geven aan, dat er meer positieve PR moet komen en dat wapenfeiten duidelijker gecommuniceerd moeten worden om nieuwe leden te werven.

4. *Communiceer over successen*

De successen van KB en CBRB moeten beter worden gecommuniceerd naar ongeorganiseerde ondernemers. Hoewel het goed is open te communiceren, bijvoorbeeld over het niet verbindend kunnen verklaren van de CAO, is het ook van groot belang (kleine) successen te benadrukken. De indruk bestaat dat ongeorganiseerden niet altijd weten van resultaten of successen, maar wel goed op de hoogte zijn van wat nog niet geheel gelukt is.

Draagvlak

In de hele binnenvaart is het draagvlak van KS groot, de grote meerderheid voelt zich vertegenwoordigd en is het eens met het beleid van KS. Dit geldt ook in grote mate voor KB en CBRB. Voor de overige organisaties geldt dit in mindere mate. Onder de eigen leden is het draagvlak wel groot. Maar KS, KB en CBRB hebben ook nog een behoorlijk groot draagvlak onder niet aangeslotenen. De helft van hen voelt zich vertegenwoordigd door deze drie organisaties en zelfs een kleine meerderheid is het in meer of in mindere mate eens met het beleid. De leden van KB en CBRB zijn duidelijk voorstander van één brancheorganisatie en de helft wil ook zeer ver gaan in deze samenwerking. Bovendien zegt de helft van de ongeorganiseerden aan wél lid te willen worden als er één brancheorganisatie zou zijn.

5. *Richt één brancheorganisatie op*

Het draagvlak in de binnenvaart blijkt groot genoeg om één brancheorganisatie op te richten, bestaande uit KS, KB en CBRB. De voordelen van samenwerking zijn groot. Ten eerste verhoogt het de slagkracht aanzienlijk door bredere expertise en een efficiëntere werkwijze. Ten tweede zorgt toevoeging van KS voor een veel hogere sociaaleconomische organisatiegraad, namelijk van een stijging van circa 17%. Ten derde is de verwachting dat meer ongeorganiseerde ondernemers zich zullen aansluiten. Ten vierde zal één brancheorganisatie naar alle waarschijnlijkheid voldoen aan de representativiteits van 55%. Dit opent de mogelijkheid de CAO algemeen verbindend te laten verklaren voor de hele bedrijfstak. Voorwaarde hiervoor is wel, dat dit wordt opgenomen in de statuten van de nieuw te vormen brancheorganisatie.

Doelgroepen

De meeste leden van KB en CBRB vinden dat de organisaties het belang van vervoerders voorop moeten stellen en moeten waken voor belangenverstrengeling. De meerderheid van deze leden vindt dat lidmaatschap niet dient open te staan voor doelgroepen als werknemers, vervoersorganisatoren, bevrachters of binnenvaartgerelateerde bedrijven. Dit geldt ten dele wel voor de doelgroep commerciële samenwerkingsverbanden, waarbij individuele ondernemers zijn aangesloten.

6. *Betrek commerciële samenwerkingsverbanden bij vorming één brancheorganisatie*

Onderzoek de mogelijkheid of commerciële samenwerkingsverbanden of de leden van deze verbanden bereid zijn zich aan te sluiten bij de nieuw te vormen brancheorganisatie.

Contributie

Over de contributie zijn de meeste leden van KB en CBRB tevreden, hoewel het ook wordt gezien als aanzienlijke kostenpost in verhouding tot de totale uitgaven. Dit geldt in het bijzonder voor jonge, hoog opgeleide ondernemers en in mindere mate voor de 55-plussers. De helft van de ongeorganiseerden noemt de kosten als reden geen lid te willen worden van een sociaaleconomische organisatie.

7. Kies voor een uniforme contributieregeling bij vorming één brancheorganisatie

Bij vorming van één brancheorganisatie is het van belang de contributie niet te verhogen. Zeker gezien het feit, dat jonge ondernemers nu al meer moeite hebben met deze kosten en het juist van belang is hen te binden. Tevens moet er een uniforme regeling zijn, die voor iedereen gelijk is, zodat duidelijk is dat het één organisatie is.

Vervoers- en marktbeleid

Zowel ongeorganiseerde ondernemers als leden van KB en CBRB hechten groot belang aan de beïnvloeding van wet- en regelgeving en de behartiging van economische, nautische en sociale belangen (welzijn) door de organisaties in de binnenvaart. Bovenaan de ranglijst staat het vervoers- en marktbeleid. De leden van KB en CBRB geven aan minder tevreden te zijn over het beleid aangaande crisismaatregelen en het transitiecomité. Over de andere beleids- onderwerpen zijn de leden wel zeer tevreden. Dit geldt ook voor de geboden informatie, de ledenvergaderingen en de persoonlijke advisering bij de helpdesk. Slechts een minderheid van de ongeorganiseerden geeft aan behoefte te hebben aan persoonlijke advisering. Zowel de leden van KB en CBRB als ongeorganiseerde ondernemers hebben weinig behoefte aan collectieve diensten, mantelcontracten en cursussen.

8. Richt je op economische ondersteuning van binnenvaartondernemers

Het beleid van KB en CBRB moet, binnen de mogelijkheden van de organisatie, zoveel mogelijk gericht zijn op het verkrijgen van een eerlijke en rendabele vrachtprijs voor hun leden. Die mogelijkheden zijn beperkt door de Mededingingswet. Van belang is hier duidelijk over te communiceren met de leden en ook ongeorganiseerde ondernemers. Ook de nieuw te vormen brancheorganisatie moet zich nadrukkelijk richten op economische ondersteuning. Andere beleidsterreinen of persoonlijke dienstverlening als collectieve diensten en mantelcontracten verdienen minder aandacht, omdat ondernemers hier minder behoefte aan hebben.

Werkgevers

Werkgevers zijn niet meer of minder sociaaleconomisch georganiseerd dan ondernemers zonder personeel. Ook speelt het werkgeverschap geen rol van betekenis om lid te worden/zijn van een sociaaleconomische organisatie. Het beleidsterrein arbeidsvoorwaarden wordt het minst belangrijk gevonden. En ook hecht slechts de helft van de ongeorganiseerde ondernemers belang aan de CAO en pensioenregeling.

De helft van alle ondernemers is voor een CAO. Opvallende bevinding is, dat maar een derde van de ongeorganiseerde werkgevers hier voor is. Een CAO is voor de meeste ongeorganiseerde werkgevers dus geen reden lid te worden van een organisatie.

9. Onderzoek de behoeften van werkgevers

De huidige CAO en pensioenregeling, waarvoor de organisaties zich sterk maken, spreekt onvoldoende aan bij georganiseerde en ongeorganiseerde werkgevers. Ondernemers zonder personeel zijn wel voor een CAO. Nader onderzoek is vereist hoe de CAO en pensioenregeling eruit zouden moeten zien om de instemming en interesse van alle werkgevers te wekken. Ook is het mogelijk dat werkgevers andere behoeften hebben dan de organisaties nu bieden. Dit verdient nader onderzoek.

Resumé ‘Organiseren en communiceren’

Verhoging van de organisatiegraad moet op twee fronten worden aangepakt. Ten eerste moeten zoveel mogelijk leden worden geworven onder ongeorganiseerde ondernemers. De

grootste groepen ongeorganiseerden bevinden zich in de sectoren sleep/duwvaart, speciaal vervoer en zand/grindvaart en bij jonge ondernemers. Werving van nieuwe leden kan door meer te communiceren over successen, de aandacht uit te laten gaan naar economische ondersteuning van ondernemers en de behoeften van werkgevers duidelijker in kaart te brengen. Een gelijkblijvende contributie is voorwaarde voor de werving van nieuwe leden. Werving van nieuwe leden is onvoldoende om een ruime meerderheid aan georganiseerde ondernemers te bereiken. Hiervoor is het noodzakelijk dat de drie grootste binnenvaartorganisaties (KS, KB en CBRB) één grote brancheorganisatie oprichten. Het draagvlak voor samenvoeging van deze drie organisaties blijkt voldoende groot. Van groot belang is het helder en duidelijk te communiceren met de eigen leden. Vervolgens kan ook worden onderzocht of de leden van commerciële samenwerkingsverbanden zich hierbij willen aansluiten. Als voorwaarde voor dit hele proces geldt een uniforme contributieregeling voor alle leden. Het uiteindelijke resultaat kan zijn, dat de organisatiegraad met een kwart stijgt, waardoor meer dan de helft van alle binnenvaartondernemers georganiseerd zou zijn.

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

De eerste paragraaf geeft informatie over de achtergrond van dit onderzoek. De tweede en derde paragraaf beschrijven de doelstelling, de opzet en de uitvoering van het onderzoek. Tot slot geeft de laatste paragraaf een indeling van het rapport.

1.1 ACHTERGROND

In het rapport ‘Advies Binnenvaartambassadeur’ van september 2010 staat vermeld: *“De organisatiegraad in de binnenvaart is laag: binnenvaartondernemers zijn voor ongeveer 35% aangesloten bij een brancheorganisatie. Tegelijkertijd is sprake van grote versnippering: er bestaan ongeveer 10 brancheorganisaties, welke verschillen in omvang, historie en visie. De samenwerking tussen de brancheorganisaties is slecht, de verhoudingen tussen de grootste organisaties zijn de laatste tijd zelfs nog verder verslechterd en dit maakt de organisaties improductief. Er zijn in het verleden, met name door de oprichting van Binnenvaart Nederland en het Branche Overleg Binnenvaart, maar ook wat meer recent nog wel degelijk inspanningen geleverd om tot meer samenwerking te komen. Uiteindelijk zijn deze inspanningen echter op zeer weinig uitgelopen. Door de versnippering, het gebrek aan samenwerking, het beperkte ledenaantal (en daarmee beperkte financiële middelen) en het beperkte draagvlak zijn de brancheorganisaties naar mijn mening gezamenlijk tot weinig in staat. Hierdoor wordt het potentieel van de sector slecht benut.”*

Ook is in 2010 gebleken dat de vertegenwoordiging van werkgevers in de binnenvaart onvoldoende representatief is om een algemeen verbindend verklaarde bedrijfstak-CAO tot stand te brengen, de verplichtstelling van de pensioenregeling te handhaven en de financiering van de activiteiten van de Stichting CAO Binnenscheepvaart (het Onderwijs Centrum Binnenvaart) in de toekomst voort te zetten. Wettelijk is hiervoor een organisatiegraad van tenminste 55% vereist; na eigen onderzoek van de werkgeversorganisaties kon niet meer dan circa 53% voor de CAO en circa 45% voor de verplichtstelling, die een beperktere werkingssfeer heeft, worden aangetoond. Het gaat hierbij om het aantal werknemers in dienst van georganiseerde werkgevers.

De vraag dringt zich op hoe groot het potentieel van niet-leden is. Dit onderzoek laat zien hoeveel binnenvaartondernemers en werkgevers ‘nergens’ bij zijn aangesloten en waarom dat is. Kennen ze deze organisaties niet, of weten zij niet wat deze organisaties al hebben bereikt? Of weten zij het wel en willen zij gratis ‘meeliften’? Misschien heeft de binnenvaartondernemer hele andere behoeften en voldoet geen enkele organisatie daaraan. Of doen ze dat wel, maar zijn er andere bezwaren om aan te sluiten? Dus, wat kunnen organisaties doen om meer leden te krijgen. Deze vragen worden beantwoord in dit onderzoek.

1.2 DOELSTELLING

Het doel van het onderzoek is Kantoor Binnenvaart (KB) en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) adviezen te geven om een groter draagvlak en hogere organisatiegraad - naar aantal ondernemers en werkgevers - in de binnenvaart te bereiken.

1.2a Onderzoeksvragen

1. Hoe ziet de organisatiegraad van de binnenvaart eruit? Welk aandeel van binnenvaart-ondernemers en -werkgevers is niet bij een sociaaleconomische organisatie respectievelijk

- een werkgeversorganisatie aangesloten? En bij welke organisaties zijn binnenvaart-ondernemers en -werkgevers wel aangesloten?
2. In hoeverre genieten KB en CBRB qua dienstverlening en qua belangenbehartiging bekendheid onder binnenvaartondernemers en -werkgevers?
 3. Wat zijn de redenen om lid (of contractant) te zijn van het CBRB of KB?
 4. Welke redenen noemen binnenvaartondernemers en -werkgevers om géén lid te worden/zijn van KB of CBRB?

1.3 OPZET EN UITVOERING

Het onderzoek heeft plaats gehad in de periode maart 2011- juli 2011 en bestond uit twee enquêtes. Ten eerste een korte schriftelijke enquête onder de ongeorganiseerde binnenvaartondernemers (voor zover dit van tevoren bekend was). Voor de adressen zijn de bedrijfsgegevens van de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) gebruikt. In dit bestand staan circa 3.500 actieve ondernemers. Om de doelgroep verder af te bakenen zijn de volgende selectiecriteria toegepast:

- leden van KB en CBRB worden uitgesloten (die vallen onder de ledenenquête);
- het scheepstype is motorvrachtschip, motorbeunschip, motortankschip, containerschip, roro-schip, passagiersschip en sleepschip (pontons, werkvaartuigen e.d. worden uitgesloten);
- de totale tonnage moet groter zijn dan 250 (met uitzondering van duw- en/of sleepboten);
- op basis van de naamgeving worden bevrachtingskantoren, natte aannemerij, bunkerbedrijven en dergelijke zoveel mogelijk uitgesloten.

Na deze selectie zijn 2268 enquêteformulieren verstuurd. Dit resulteerde in 639 reacties, dus een respons van **28%**. Van deze respons waren 142 reacties onvolledig door foute adressering (50), te laat binnengekomen (12) en niet-(meer)actieve binnenvaartondernemingen (69), in totaal 11% van de respons. Indien we dit percentage van niet-actieven doorberekenen in het totale bestand, dan kunnen we spreken van 2089 actieve ongeorganiseerde binnenvaart-ondernemingen. Dat brengt de effectieve respons op 31%.

Ten tweede is een uitgebreide schriftelijke enquête gehouden onder alle varende ondernemers, aangesloten bij KB of CBRB. Bij CBRB zijn alleen de ledengroepen van varende ondernemers (inclusief duwvaart en tankvaart) bevraagd. De ledengroepen geassocieerde leden, droge-ladingbevrachters, containeroperators, havensleepdiensten en bijzondere transporten en personenvervoer zijn niet bevraagd. Voor deze groepen is de enquête minder relevant.

Een groot deel van de vragenlijst is gelijk aan die voor de ongeorganiseerde binnenvaart-ondernemers. Van de 967 verstuurdde enquêteformulieren zijn 406 volledige reacties binnengekomen, waarvan 354 per post en 37 digitaal. Daarnaast waren er 10 onvolledige reacties door foutieve adressen of een te late reactie.

Dit geeft een respons van **43%**. Een overzicht van de respons wordt gegeven in de volgende tabel.

Tabel 1. Respons op de schriftelijke enquêtes.

	Verstuurd	Volledig		Onvolledig	Totale respons	
	aantal	Post	digitaal	aantal	aantal	perc.
Korte enquête onder ondernemers	2.268	388	109	142	639	28%
Enquête onder leden KB en CBRB	967	354	52	10	416	43%
Totaal	3.235	742	161	152	1.055	33%

De totale respons is 33% en dat is hoog voor een schriftelijke enquête. Het totale databestand is voldoende groot en bestaat uit 903 binnenvaartondernemers, van wie de helft (429) niet en de andere helft (474) wel is aangesloten bij een sociaaleconomische organisatie.

De hoge respons is gunstig voor de representativiteit. Maar het is van belang na te gaan of de ondernemers die de vragenlijst hebben geretourneerd, een dwarsdoorsnede vormen van alle binnenvaartondernemers, dat wil zeggen representatief zijn. Hiervoor zijn vier bedrijfskenmerken van de respons vergeleken met alle gegevens uit het SAB-bestand. In de volgende tabel wordt de representativiteitscontrole gegeven.

Tabel 2. Representativiteitscontrole alle binnenvaartondernemers.

	Alle ondernemers		Respons	
	aantal	perc.	Aantal	kolomperc.
Aantal schepen				
1 schip	2.695	85%	756	86%
2 schepen	310	10%	77	9%
3 – 10 schepen	150	5%	34	4%
10 schepen of meer	30	1%	8	1%
Totaal	3.185	100%	875	100%
Tonnageklasse				
< 500 ton	590	19%	86	10%
500 - 1.500 ton	1.341	44%	389	46%
1.500 - 3.000 ton	619	20%	195	23%
> 3.000 ton	482	16%	183	21%
Totaal	3.032	100%	853	100%
Type eerste schip				
Motorvrachtschip	2.004	63%	600	69%
Duw/sleepboot	429	13%	58	7%
Motortankschip	338	11%	98	11%
Motorbeunschip	249	8%	76	9%
Duwbak/sleepschip	110	3%	18	2%
Containerschip	32	1%	16	2%
Anders	23	1%	9	1%
Totaal	3.185	100%	875	100%
Provincie				
Drenthe	30	1%	7	1%
Flevoland	61	2%	9	1%
Friesland	186	6%	42	5%
Gelderland	267	9%	78	10%
Groningen	76	3%	8	1%
Limburg	223	8%	60	8%
Noord-Brabant	292	10%	84	11%
Noord-Holland	192	7%	28	4%
Overijssel	159	5%	51	6%
Utrecht	85	3%	31	4%
Zeeland	250	8%	63	8%
Zuid-Holland	1126	38%	331	42%
Totaal	2.947	100%	792	100%

We zien dat de responspercentages zeer goed overeenkomen met de percentages van alle binnenvaartondernemers. Het enige noemenswaardige verschil is, dat in verhouding iets minder gereageerd is door eigenaren van kleine schepen (minder dan 500 ton) of sleep/duwbotten. Deze groep is dus iets ondervertegenwoordigd. Maar alle groepen zijn voldoende mate vertegenwoordigd, doordat van alle soorten bedrijven voldoende reacties zijn binnengekomen. We kunnen vaststellen dat de respons een getrouwe afspiegeling is van alle binnenvaartondernemers en dus aannemen dat de enquête ook representatief is voor andere kenmerken en resultaten.

Wel moet een voorbehoud worden gemaakt wat betreft aansluiting bij een sociaaleconomische organisatie, want relatief gezien hebben meer georganiseerden dan ongeorganiseerden gereageerd en in die zin is de enquête dus niet geheel representatief. Als dit de resultaten beïnvloedt, wordt dat specifiek vermeld in deze rapportage.

In de volgende tabel kijken we ook naar de representativiteit van de georganiseerde binnenvaartondernemers, dus de leden van KB-bonden en CBRB.

Tabel 3. Representativiteitscontrole van georganiseerde binnenvaartondernemers.

Organisaties	Alle ondernemers		Respons		
	aantal	perc.	aantal	perc. van totaal	respons perc.
CBOB	316	33%	140	35%	44%
CBRB*	212	22%	86	22%	41%
KB	255	26%	104	26%	41%
ONS	147	15%	51	13%	35%
R&IJ	18	2%	4	1%	22%
RKSB	19	2%	11	3%	58%
Totaal	967	100%	396	100%	41%

*CBRB-ledengroepen varende ondernemers

Van alle organisaties hebben leden gereageerd, gemiddeld 41% van alle leden. Relatief iets minder door leden van ONS (35%) en Rijn & IJssel (22%).

1.4 INDELING VAN HET RAPPORT

Het rapport bestaat uit zes hoofdstukken. Hoofdstuk 1 beschrijft doelstelling, opzet en uitvoering van het onderzoek. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de binnenvaart en gaat in op de organisatiegraad. Hoofdstuk 3 presenteert de diverse binnenvaartorganisaties en beschrijft de mogelijkheden van één brancheorganisatie. Hoofdstuk 4 beschrijft hoe organisaties het beste aan de behoefte van binnenvaartondernemers kunnen voldoen. Het rapport sluit af met een samenvatting, conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 5.

HOOFDSTUK 2. BINNENVAART IN BEELD

In dit hoofdstuk beschrijven we de binnenvaart aan de hand van enkele bedrijfs- en ondernemerskenmerken. Vervolgens laten we zien waaruit de organisatiegraad bestaat en hoe groot die is.

2.1 KENMERKEN

Eerst komen de kenmerken van de onderneming aan bod, zoals ladingsector, vaargebied en bedrijfsgrootte. Vervolgens komen twee kenmerken van de binnenvaartondernemer, leeftijd en opleiding, aan bod.

2.1a Het bedrijf

Op basis van de ladingsector en het vaargebied onderscheidt dit rapport zes deelsectoren. De droge-ladingvaart is onderverdeeld naar twee vaargebieden. Bij de andere deelsectoren is geen onderverdeling gemaakt naar vaargebied, omdat de groepen te klein zijn, of omdat dit niet relevant is. Deze deelsectoren worden in de loop van het rapport vaker genoemd.

De te onderscheiden deelsectoren zijn:

- ◆ **Rijn droge-ladingvaart;** ondernemers die droge lading goederen vervoeren als graan, veevoer, kunstmest, kolen, erts, ijzer, aluminium, cellulose, kalk, et cetera en voornamelijk op de Rijn varen eventueel gecombineerd met de Duitse kanalen, de zijrivieren van de Rijn of de Donau.
- ◆ **Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart;** ondernemers die ook droge lading vervoeren in Nederland, België en Frankrijk.
- ◆ **Zand/grindvaart;** ondernemers die voornamelijk zand en grind vervoeren, zogenoemde beunschepen.
- ◆ **Containervaart;** ondernemers die voornamelijk containers vervoeren.
- ◆ **Tankvaart;** ondernemers die vloeibare lading vervoeren, zoals aardolie, benzine, vloeibare chemicaliën, eetbare oliën en gasvormige producten.
- ◆ **Anders;** dit zijn sleep/duwboten, sleepschepen, kraanschepen of schepen voor gespecialiseerd vervoer.

De volgende tabel geeft een overzicht van de deelsectoren in dit onderzoek. Hierbij wordt ook een vergelijking gemaakt met het onderzoek 'Continuïteit en Ambitie' uit 2004, waarin alle gezinsbedrijven zijn bevestigd.

Tabel 4. Uitsplitsing naar deelsectoren in 2004 en 2011

Deelsectoren	2004 ¹		2011	
	aantal	perc.	aantal	perc.
Rijn droge-ladingvaart	374	48%	326	39%
Bin/NZ droge-ladingvaart	144	18%	140	16%
Zand/grindvaart	141	18%	146	17%
Containervaart	42	5%	72	9%
Tankvaart	27	4%	110	13%
Anders	53	7%	51	6%
Totaal	781	100%	845	100%

¹ bron: Continuïteit en ambitie, 2004, AHA DATA

De grootste deelsector betreft de Rijn droge-ladingvaart (39%), gevolgd door zand/grindvaart (18%) en Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart (16%) en tankvaart (13%). De tankvaart en containervaart hebben in dit onderzoek een groter aandeel, doordat hier relatief meer rederijen actief zijn.

Tabel 5. Ondernemingen uitgesplitst in deelsectoren naar algemene bedrijfskenmerken in percentages van subtotalen.

	Rijn droge lading	Bin./NZ droge lading	Zand- /grindvaart	Container- vaart	Tankvaart	Anders	Totaal
Vaargebied							
binnenlands en NZ	0%	100%	74%	38%	25%	63%	40%
Rijnvaart en verder	100%	0%	26%	63%	75%	37%	60%
Tonnage							
kleiner dan 1.500 ton	47%	81%	77%	11%	19%	67%	52%
groter dan 1.500 ton	53%	19%	23%	89%	81%	33%	48%
Aantal schepen							
1 schip	89%	92%	89%	71%	57%	76%	83%
meer schepen	11%	8%	11%	29%	43%	24%	17%
Personeel							
werkgever	57%	23%	50%	84%	95%	57%	58%
zonder personeel	43%	77%	50%	16%	5%	43%	42%

De zand- en grindvaart is grotendeels actief in Nederland, België en Frankrijk. De tankvaart en containervaart werken vooral op de Rijn.

Kleine schepen, dat wil zeggen kleiner dan 1.500 ton, zien we voornamelijk in de Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart (81%) en de zand/grindvaart (77%). In de container- en tankvaart opereren voornamelijk grote schepen en relatief weinig kleine schepen.

De meeste ondernemingen hebben één schip. Deze éénschips ondernemingen komen relatief meer voor in de droge lading- en zand/grindvaart dan in container-, tank-, sleep/duwvaart en in het speciaal vervoer.

Iets meer dan de helft van de ondernemers is ook werkgever en vaart met personeel in loondienst (58%). In de container- (84%) en tankvaart (95%) is dit aandeel fors hoger. In de Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart (23%) is een minderheid werkgever.

2.1b De ondernemer

Om de binnenvaartondernemer te typeren is gevraagd naar leeftijd en hoogst genoten schoolopleiding. In tabel 6 staan alle zelfstandige ondernemers in Nederland en binnenvaartondernemers naar leeftijdsklasse vermeld. Dit is ook gedaan om na te gaan of sprake is van vergrijzing in de binnenvaart.

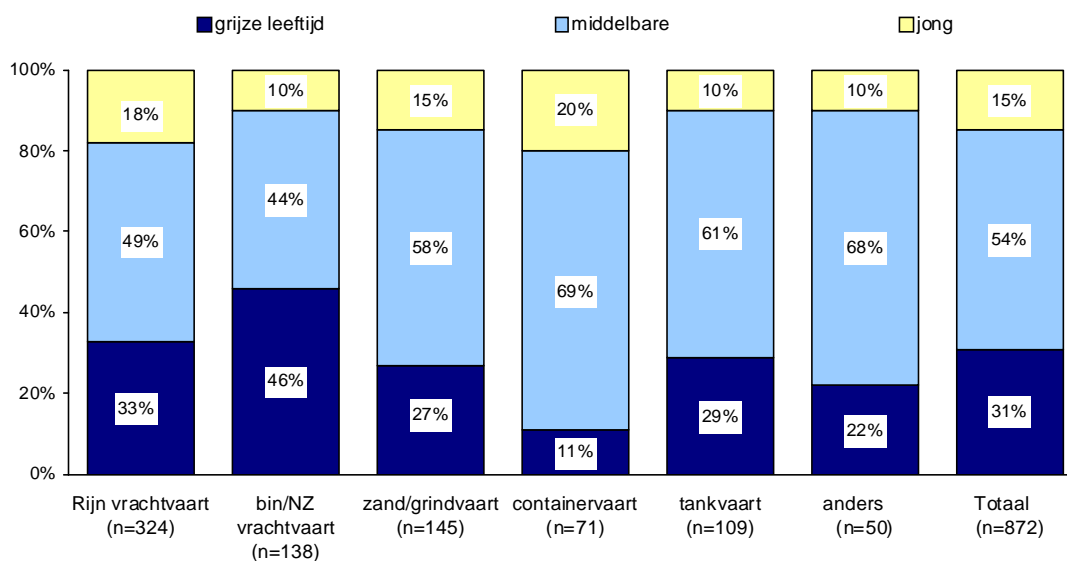
Tabel 6. Nederlandse zelfstandigen en binnenvaartondernemers naar leeftijdsklasse.

Leeftijdsklasse	CBS zelfstandigen ¹		binnenvaartondernemers	
	aantal (x1.000)	perc.	Aantal	perc.
15 tot 25 jaar	35	3%	21	2%
25 tot 35 jaar	160	15%	105	12%
35 tot 45 jaar	331	31%	203	23%
45 tot 55 jaar	335	31%	270	31%
55 tot 64 jaar	212	20%	236	27%
ouder dan 64 jaar	n.v.t	n.v.t	37	4%
Totaal	1.073	100%	872	100%

¹ Bron: CBS Statline, Beroepsbevolking naar leeftijd en opleidingsniveau, 1^e kwartaal 2011.

Het aandeel van jongeren tot 35 jaar is iets minder groot in de binnenvaart dan in Nederland, 14% ten opzichte van 18% in Nederland. Ook de leeftijdscategorie middelbare leeftijd van 35 tot 55 jaar is iets ondervertegenwoordigd in de binnenvaart, 54% ten opzichte van 62% in Nederland. Daarnaast zien we ook dat de ‘grijze’ leeftijd, 55-plussers, hoger is dan het gemiddelde in Nederland. Helemaal te vergelijken is dit niet, omdat in de CBS-cijfers 65-plussers niet zijn meegenomen.

De leeftijdsopbouw verschilt flink per deelsector, zoals blijkt uit de volgende figuur.



Figuur 1. Deelsectoren naar leeftijdscategorie.

In de binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart is voornamelijk sprake van vergrijzing, terwijl dit in de containervaart in het geheel niet het geval is.

Kijken we vervolgens naar het opleidingsniveau. Dit is onderverdeeld in laag, middelbaar en hoog. Het opleidingsniveau laag bestaat uit lager onderwijs (basisschool) al dan niet gevolgd door lager beroepsonderwijs. Uit het onderzoek ‘Continuïteit en ambitie’ blijkt dat in 2004 24% van de ondernemers uitsluitend basisonderwijs had gevolgd. In 2011 geldt dit nog maar voor 11% van de ondernemers. Dit zijn voornamelijk ouderen. In 2004 had de helft (58%) een laag opleidingsniveau, in 2011 29%.

Middelbaar opleidingsniveau bestaat uit middelbaar algemeen onderwijs als MULO en MAVO, al dan niet gevolgd door middelbaar beroepsonderwijs (MBO). In 2004 was dit aandeel 34% en in 2011 is dit gestegen naar 53%.

Een hoog opleidingsniveau bestaat uit hoger algemeen onderwijs als HAVO en VWO, al dan niet gevolgd door hoger beroeps- of wetenschappelijk onderwijs (HBO, WO). Ook dit aandeel is gestegen ten opzichte van 2004, namelijk van 8 naar 18%. Het opleidingsniveau van binnenvaartondernemers is de laatste jaren dus flink gestegen.

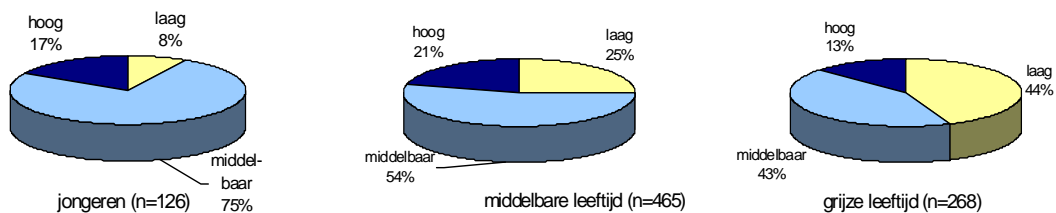
In de volgende tabel wordt het opleidingsniveau van binnenvaartondernemers vergeleken met Nederlandse zelfstandigen.

Tabel 7. Nederlandse zelfstandigen en binnenvaartondernemers naar opleidingsniveau.

Opleidingsniveau	CBS zelfstandigen ¹		Binnenvaartondernemers	
	aantal (x1.000)	perc.	aantal	perc.
laag	213	20%	251	29%
middelbaar	439	41%	458	53%
hoog	409	39%	156	18%
Totaal	1.061	100%	865	100%

¹ Bron: CBS Statline, Beroepsbevolking naar leeftijd en opleidingsniveau, 1^e kwartaal 2011.

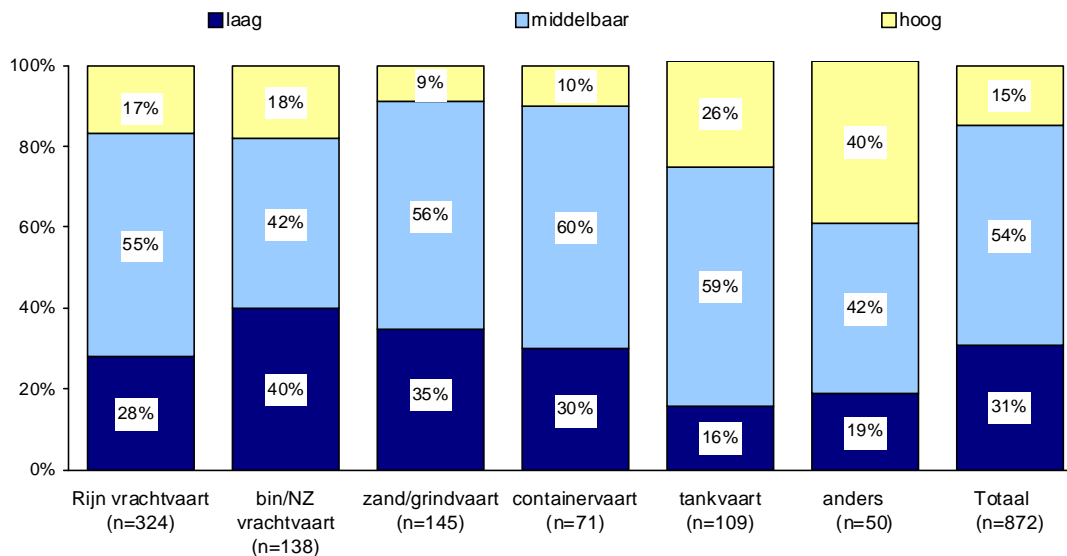
Het opleidingsniveau is in de binnenvaart lager dan het gemiddelde van alle Nederlandse zelfstandigen. Dit hangt deels samen met de gemiddeld hogere leeftijd, want hoe jonger hoe hoger de opleiding, zoals te zien is in de volgende figuur.



Figuur 2. Leefijdscategorie naar opleidingsniveau.

Bij de jongere binnenvaartondernemers heeft slechts 8% een lagere opleiding, terwijl dit bij mensen van middelbare leeftijd geldt voor een kwart (25%) en bij oudere binnenvaartondernemers zelfs voor 44%.

Ook verschilt het opleidingsniveau aanzienlijk per deelsector, zoals te zien is in de volgende figuur.



Figuur 3. Deelsectoren naar opleidingsniveau.

De deelsectoren zand/grind- en containervaart hebben relatief de minste hoog opgeleiden, de tank- en de sleep/duwvaart relatief de meest hoog opgeleiden. In de Binnenland/Noord-Zuid droge-ladingvaart zien we relatief veel laag opgeleiden, samenhangend met de vergrijzing in deze sector.

2.2 ORGANISATIEGRAAD

In deze paragraaf worden drie vormen van organisatiegraad onderscheiden. De eerste en de belangrijkste in dit onderzoek betreft de aansluiting bij een sociaaleconomische organisatie. In de volgende paragraaf worden de sociaaleconomische organisaties voorgesteld en onderverdeeld. De tweede is de aansluiting bij Koninklijke Schuttevaer (KS), dat zich vooral richt op de nautische belangen en op de natte infrastructuur. De derde is de aansluiting bij een commercieel samenwerkingsverband.

In 1999 was ongeveer 40% sociaaleconomisch georganiseerd, 45% nautisch georganiseerd (dus lid van KS) en 26% commercieel georganiseerd. (bron: Plaats bepalen en koers kiezen, 1999, AHA DATA). Hoe ziet dit er twaalf jaar later uit?

Op basis van de bedrijfsgegevens van het SAB en informatie uit de enquête zijn er in 2011 circa 3100 actieve binnenvaartondernemingen. Kantoor Binnenvaart heeft 755 leden (onder wie 255 contractanten) en het CBRB circa 400, van wie 212 varende ondernemers. Daarnaast tellen organisaties als ASV, Vereniging van Waterbouwers en VEB kleinere aantallen binnenvaartondernemers (naar schatting 50 à 100).

De organisatiegraad bij sociaaleconomische organisaties komt zo uit op 35%. Een precieze meting onder alle actieve binnenvaartondernemingen komt uit op 32%, maar hierbij konden niet alle sociaaleconomisch georganiseerden worden getraceerd, vandaar dat dit cijfer lager uitvalt dan het in werkelijkheid is.

Gaan we uit van de respons op beide enquêtes, dan is 52% sociaaleconomisch georganiseerd, maar dit wordt vertekend doordat de respons onder leden hoger was dan onder niet-leden en dus gebruiken we dit percentage niet.

Koninklijke Schuttevaer heeft circa 1.450 A-leden en dat betekent dat 47% nautisch georganiseerd. Op basis van de respons op de enquête valt dit iets hoger uit, namelijk 52%.

In dit onderzoek zijn de precieze ledenaantallen van commerciële samenwerkingsverbanden niet nagegaan. Maar het lijkt erop dat een respons van 24% commercieel georganiseerd hoger is dan in werkelijkheid het geval is. Ook al, omdat het samenwerkingsverband TAS niet meer operationeel is. Terzijde dient opgemerkt dat aansluiting bij een commercieel samenwerkingsverband weinig zegt of hierdoor ook vrachten worden verkregen. In 2004 gold dit slechts voor de helft van de commercieel georganiseerden en dit zal in 2011 niet anders zijn.

Bovenstaande resultaten wordt samengevat in onderstaande tabel.

Tabel 8. Organisatiegraad in 1999 en 2011

Vormen van organisatiegraad	1999 ¹		2011	
	georganiseerd	Ongeorganiseerd	georganiseerd	ongeorganiseerd
Sociaaleconomisch	40%	60%	35%	65%
Nautisch	45%	55%	47%	53%
Commercieel	26%	74%	24%	76%

¹ bron: Plaats bepalen en koers kiezen, 1999, AHA DATA

Ten opzichte van 1999 zien we dus een teruggang van sociaaleconomisch georganiseerden van 5%. Het aandeel van nautische en commercieel georganiseerden is stabiel gebleven ten opzichte van 1999.

In onderstaande tabel worden de drie organisatievormen naar deelsector uitgesplitst op basis van de onderzoekresultaten. Dit betekent dat de organisatiegraad licht oververtegenwoordigd is, maar het geeft wel een beeld van de verschillen tussen de deelsectoren.

Tabel 9. Ondernemingen uitgesplitst in deelsectoren naar organisatiegraad.

	Rijn droge lading	Bin./NZ droge lading	Zand/grindvaart	Containervaart	Tankvaart	Anders	Totaal
Nautisch							
niet aangesloten	48%	57%	43%	38%	48%	51%	48%
aangesloten	52%	43%	57%	63%	52%	49%	52%
Sociaaleconomisch							
niet aangesloten	43%	45%	53%	43%	47%	73%	48%
aangesloten	57%	55%	47%	57%	53%	27%	52%
Commercieel							
niet aangesloten	76%	63%	84%	82%	72%	86%	76%
aangesloten	24%	37%	16%	18%	28%	14%	24%

In de containervaart (63%) zien we relatief de meeste nautisch georganiseerden en in de Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart (43%) de minste.

In de containervaart (57%) bevinden zich evenals in de Rijn droge-ladingvaart de meeste sociaaleconomisch georganiseerden. Daarentegen is in het speciaal vervoer en de sleep/duwvaart maar 27% sociaaleconomisch georganiseerd.

In de Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart (37%) zijn relatief de meeste ondernemers aangesloten bij een commercieel samenwerkingsverband. In de zand/grindvaart (16%), containervaart (18%) en het speciaal vervoer (14%) komt dit het minste voor.

Ondernemers zijn vaak lid van meer organisaties. Van de sociaaleconomisch georganiseerden is 62% ook nautisch georganiseerd, terwijl dit bij sociaaleconomisch ongeorganiseerden maar 43% is. Ook zijn relatief meer sociaaleconomisch georganiseerden (34%) aangesloten bij een

samenwerkingsverband dan sociaaleconomisch ongeorganiseerden (13%). Interessant is het na te gaan hoe groot het aandeel is van binnenvaartondernemers dat ‘nergens’ bij is aangesloten, dus niet bij een sociaaleconomische, nautische of commerciële organisatie. Onderstaande tabel geeft een uitsplitsing naar de combinaties van organisaties die mogelijk zijn.

Tabel 10. Uitsplitsing naar wijze van georganiseerd zijn.

	2011	
	aantal	perc.
ongeorganiseerd	212	25%
sociaaleconomisch + nautisch	189	22%
uitsluitend sociaaleconomisch	112	13%
sociaaleconomisch + nautisch+ commercieel	91	11%
sociaaleconomisch + commercieel	62	7%
sociaaleconomisch	545	52%
uitsluitend nautisch	146	17%
nautisch + commercieel	28	3%
uitsluitend commercieel	25	3%
nautisch of commercieel	199	23%
Totaal	865	100%

In dit onderzoek is dus 25% ongeorganiseerd en 75% op een of andere manier georganiseerd. Aangezien we weten dat georganiseerden in dit onderzoek oververtegenwoordigd zijn, moeten we dit percentage naar boven toe corrigeren. Dit betekent dat circa 25 tot 35% van de ondernemers ‘nergens’ bij is aangesloten. Het potentieel van ondernemers die ‘nergens’ bij zijn aangesloten bestaat dus uit circa 1.000 ondernemers, de andere 2.000 ondernemers zijn al bij één of meer organisaties aangesloten en zullen dus minder de noodzaak voelen zich nog bij een ander organisatie aan te sluiten.

Wie sluiten zich aan bij een sociaaleconomische of nautische organisatie of bij een commercieel samenwerkingsverband? Verschillen deze ondernemers van ongeorganiseerden? Er blijkt geen verband te bestaan tussen aansluiting bij een sociaaleconomische organisatie of bij een commercieel samenwerkingsverband en het al dan niet werkgever zijn. Wel zijn werkgevers (63%) relatief vaker nautisch georganiseerd dan ondernemers zonder personeel (37%).

Ook zijn relatief meer ondernemers die op de Rijn en verder (55-57%) varen sociaaleconomisch en nautisch georganiseerd dan ondernemers die binnenlands of Noord-Zuid (44-48%) varen. Dit geldt ook voor de ondernemers met meer schepen. Van hen is 66% sociaaleconomisch georganiseerd ten opzichte van 49% van de éénschips ondernemingen. Kijken we uitsluitend naar de éénschips ondernemingen, dan zijn ondernemers met grotere schepen (groter dan 1.500 ton) relatief meer nautisch georganiseerd (65%) dan die met kleinere schepen (42%). Bij de sociaaleconomisch georganiseerden vinden we geen verband tussen grote en kleine schepen.

Daarnaast is er ook een licht verband met de leeftijd. Ouderen (52-54%) zijn relatief vaker sociaaleconomisch georganiseerd dan jongeren (42%). Opvallend is, dat het opleidingsniveau geen verband toont met de sociaaleconomische organisatiegraad. Dit is wel het geval bij de nautisch georganiseerden, want lager opgeleiden (62%) zijn relatief vaker aangesloten bij KS dan middelbaar of hoger opgeleiden (50-47%). Er is geen significant verband aantoonbaar tussen leeftijd en aansluiting bij KS, want jongeren en ouderen zijn in even grote mate nautisch georganiseerd.

2.3 AFSLUITEND

De Rijn droge-ladingvaart is de grootste deelsector en bestaat merendeels uit éénschips ondernemingen groter dan 1.500 ton. Meer dan de helft van deze ondernemingen heeft ook personeel in dienst en is werkgever.

De Binnenlands-Noord/Zuid droge-ladingvaart bestaat vooral uit éénschips ondernemingen kleiner dan 1.500 ton en zonder personeel. In deze sector is het meest sprake van vergrijzing en van lager opgeleide ondernemers. De nautische organisatiegraad is relatief laag, de commerciële organisatiegraad relatief hoog.

De zand/grindvaart is grotendeels actief in Nederland en België en bestaat vooral uit éénschips ondernemingen kleiner dan 1.500 ton, waarvan de helft met personeel. Opvallend is, dat ondernemers relatief vaker lager opgeleid zijn. De nautische organisatiegraad is hoog, de sociaaleconomische en commerciële laag.

De containervaart is meestal actief op de Rijn en bestaat voor het grootste deel uit werkgevers met schepen groter dan 1.500 ton. Relatief bevinden zich hier ook meer jonge ondernemers en ondernemers met meerdere schepen, maar het opleidingsniveau is niet hoger. De nautische en sociaaleconomische organisatiegraad is hoog, de commerciële organisatiegraad laag.

De tankvaart is ook meestal actief op de Rijn en bestaat vrijwel uitsluitend uit werkgevers met grotere schepen. De helft van tankvaartondernemers heeft meerdere schepen. Het opleidingsniveau van ondernemers is hoog. De organisatiegraad komt overeen met het gemiddelde van de andere sectoren.

De sleep/duwvaart en het speciaal vervoer zijn vooral actief in het binnenland en Noord-Zuid, de tonnage is kleiner en er zijn veel éénschips ondernemingen. De helft is werkgever. Opvallend is het hoge opleidingsniveau ten opzichte van andere sectoren. De sociaaleconomische organisatiegraad is opvallend laag. Ook zijn weinig ondernemers aangesloten bij een commercieel samenwerkingsverband.

HOOFDSTUK 3. ORGANISATIES IN BEELD

In dit hoofdstuk komen de brancheorganisaties en hun bekendheid aan bod. De tweede paragraaf gaat in op de mogelijkheid één brancheorganisatie te vormen.

3.1 WIE ZIJN ER EN HOE BEKEND

De binnenvaart kent veel organisaties die nautische en sociaaleconomische belangen behartigen. De belangrijkste verschillen zijn de doelen die zij nastreven en in welke deelsector zij actief zijn.

Koninklijke Schuttevaer (KS) telt circa 1.250 varende ondernemers en behartigt vooral de nautische belangen en de natte infrastructuur voor de binnenvaart. Daarnaast geeft KS ook bijstand aan individuele ondernemers bij nautisch-technische problemen.

Kantoor Binnenvaart (KB) is opgericht in 1998 als uitvoeringsorganisatie van de schippersorganisaties CBOB, ONS, RKSb en Rijn&IJssel. Ongeveer 300 ondernemers hebben zich als contractant rechtstreeks aangesloten bij KB.

Ten tijde van dit onderzoek hebben de besturen van deze organisaties besloten intensiever met elkaar verder te gaan. Naar verwachting wordt vóór eind 2011 een nieuwe federatieve ondernemersvereniging opgericht, waarin de oprichters van Kantoor Binnenvaart worden opgenomen. Hun leden zullen met dezelfde rechten en plichten rechtstreeks óf via hun organisatie lid worden. De bedoeling is eenduidigheid van belangenbehartiging te realiseren, zonder dat er machtsblokken kunnen ontstaan.

De **Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB)** heeft een protestants-christelijke grondslag en behartigt vanuit die visie de belangen van het gezinsbedrijf. De CBOB telt ongeveer 300 varende ondernemers. Het beleid is erop gericht op nationaal en Europees niveau te werken aan verbeteringen voor de particuliere binnenvaart op sociaal, economisch, fiscaal, financieel en technisch gebied. Belangrijk punt is, dat zondagsrust een algemeen aanvaard beginsel blijft.

Het **Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)** bestaat uit de ledengroepen Tankvaart, Duwvaart, Varende Ondernemers, Sleep- en Bijzondere Transporten, Droge Lading, Containeroperators en Personenvervoer. De meeste ledengroepen bestaan uit zowel feitelijke vervoerders als 'vervoersorganisatoren' (bevrachters, operators e.d.). In dit onderzoek zijn uitsluitend de leden van de Groep Varende Ondernemers betrokken. Het CBRB telt circa 400 leden, onder wie 200 varende ondernemers. Doel is belangenbehartiging van de aangesloten ondernemingen en gezamenlijke versterking van de positie van de binnenvaart.

De **Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond (ONS)** is een algemene vereniging en behartigt de sociaaleconomische belangen van de varende binnenvaartondernemingen ten behoeve van een optimale beroepsuitoefening in het vrachtvervoer te water. ONS telt circa 150 varende ondernemers.

De **RK Schippersbond St. Nicolaas (RKSb)** is van origine een vereniging met een rooms-katholieke grondslag. De vereniging wil zorgen voor het voortbestaan van de zelfstandige binnenvaart en telt circa 20 varende ondernemers.

Vereniging Rijn & IJssel bestaat uit een twintigtal sleep- en duwbooteigenaren en heeft als doel de belangen van de sleep- en duwvaart nationaal en internationaal in het algemeen en van haar leden in het bijzonder te behartigen.

De **Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)** streeft voor de particuliere schipper naar een sociaaleconomisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart met een evenredige verdeling van lasten en lusten met behoud van onafhankelijkheid. Het parool is: "schippers voor schippers". De ASV bestaat uit enkele tientallen binnenvaartondernemers met vooral kleine schepen.

De **Vereniging van Waterbouwers (VvW)** bestaat uit circa 150 leden uit de aannemerij, kleinschalig baggeren en nautische dienstverlening (circa 70). Zij behartigt de gemeenschappelijke belangen van de Nederlandse waterbouwers op nationaal en internationaal niveau.

De **Vereniging Europese Binnenvaartondernemers (VEB)** is voortgekomen uit de Duwbakkenvereniging. De VEB vertegenwoordigt een tiental eigenaren van grote motorschepen, duwboten, duwbakken en koppelverbanden.

Het **Scheepvaartgilde (SVG)** is een vereniging van vervoerders van zand, grind en baggerspecie met daarvoor geschikte binnenschepen en bestaat uit ongeveer 70 leden. Het wil de gezamenlijke en individuele bedrijfsbelangen van zijn leden bevorderen met een goede en gezonde markt, waarin voldoende vervoersopdrachten zijn met een eerlijke vrachtprijs.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat alleen CBRB, CBOB, ONS en Rijn&IJssel werkgeversorganisaties zijn, aangezien zij in hun statuten hebben opgenomen dat de leden zich verbinden aan een binnenvaart-CAO.

Bekendheid met organisaties

Aan de ondernemers is gevraagd in hoeverre zij zelf de volgende tien binnenvaartorganisaties kennen. Het blijkt dat er grote verschillen in naamsbekendheid zijn. KS, KB en CBRB zijn nagenoeg bij iedereen bekend (94-96%). De meerderheid (66%) is goed bekend met KS en de helft (49%) goed bekend met KB. CBRB en CBOB zijn bij een derde van de ondernemers (36-31%) goed bekend.

Tabel 11. Bekendheid van binnenvaartorganisaties onder alle binnenvaartondernemers ($n=±850$).

Binnenvaartorganisaties	(zeer) goed	enigermate	bekend	onbekend
Koninklijke Schuttevaer (KS)	66%	30%	96%	4%
Kantoor Binnenvaart (KB)	49%	46%	94%	6%
Centraal Bureau voor de Rijn- en binnenvaart (CBRB)	36%	59%	96%	4%
KB: Christelijke Bond van Ondernemers (CBOB)	31%	53%	83%	17%
KB: Onafhankelijke Ned. Schippersvakbond (ONS)	19%	57%	75%	25%
Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)	16%	61%	77%	23%
KB: Ver. Sleep- en duwbooteigenaren Rijn & IJssel	10%	57%	67%	33%
KB: Ned. RK Bond Reders en Schippers St. Nicolaas (RKSB)	8%	54%	62%	38%
Vereniging Europese Binnenvaartondernemers (VEB)	3%	50%	53%	47%
Vereniging van Waterbouwers (VvW)	5%	36%	41%	59%

Uit de tabel blijkt ook, dat ONS, ASV, Rijn & IJssel, RKSB, VEB en VvW veel minder goed bekend zijn. Deze organisaties zijn zelfs onbekend voor een kwart tot meer dan de helft (23-59%) van alle ondernemers.

Aan de leden van KB en CBRB is ook gevraagd in hoeverre zij denken dat organisaties bekendheid genieten in de binnenvaart. Dit wordt hoger geschat dan het geval is, de inschatting is, dat KS voor 92% (zeer) grote bekendheid geniet en KB voor 81% en het CBRB voor 61%.

Dit is volgens onze meting lager en wordt dus te optimistisch ingeschat. Kijken we naar de andere sociaaleconomische organisaties, dan wordt gedacht dat dit slechts bekend is onder 21% van de ondernemers, 46% gemiddeld en 33% klein of onbekend. Dit is dus in werkelijkheid hoger dan gedacht.

De volgende tabel laat zien in hoeverre ongeorganiseerde ondernemers deze organisaties kennen.

Tabel 12. Bekendheid van binnenvaartorganisaties onder ongeorganiseerde binnenvaartondernemers (n=±400).

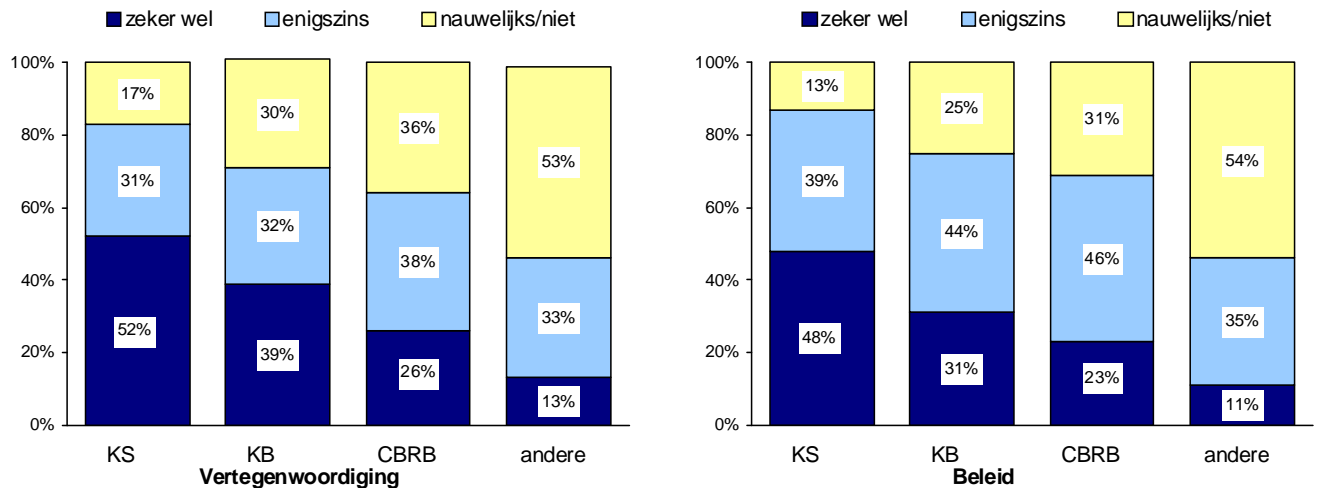
Binnenvaartorganisaties	(zeer) goed	enigermate	bekend	onbekend
Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer (KS)	38%	54%	92%	8%
Kantoor Binnenvaart (KB)	28%	64%	92%	8%
Centraal Bureau voor de Rijn- en binnenvaart (CBRB)	25%	69%	94%	6%
KB: Christelijke Bond van Ondernemers (CBOB)	14%	61%	75%	25%
KB: Onafhankelijke Ned. Schippersvakbond (ONS)	12%	57%	68%	32%
Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)	14%	58%	71%	29%
KB: Ver. Sleep- en duwbooteigenaren Rijn & IJssel	7%	55%	62%	38%
KB: Ned. RK Bond Reders en Schippers St. Nicolaas (RKSB)	4%	50%	54%	46%
Vereniging Europese Binnenvaartondernemers (VEB)	3%	48%	50%	50%
Vereniging van Waterbouwers (VvW)	2%	37%	39%	61%

Ook onder ongeorganiseerden kent de grote meerderheid (92-94%) KS, KB en CBRB. Wel is de meerderheid (54-69%) slechts enigermate met ze bekend en slechts een kwart tot een derde deel (25-38%) goed op de hoogte. Ook is de meerderheid enigermate bekend met de andere organisaties, met uitzondering van VEB en VvW, die bij de meerderheid geheel onbekend zijn. Deze laatste cijfers zijn vergelijkbaar met het beeld van alle ondernemers.

Samenvattend kan worden gesteld dat KS, KB en CBRB goed bekend zijn onder georganiseerde en ongeorganiseerde ondernemers. Dit geldt in mindere mate voor CBOB, ONS en ASV. Rijn & IJssel, RKSB en VEB zijn bij de helft van de ongeorganiseerde ondernemers bekend en VvW is bij een meerderheid onbekend.

3.2 EÉN BRANCHEORGANISATIE

Om te weten of het mogelijk is één brancheorganisatie op te richten, bestaande uit de sociaaleconomische organisaties en KS, is het goed eerst na te gaan of de hele binnenvaart zich vertegenwoordigd voelt door deze organisaties en of zij het eens is met het beleid van deze organisaties. De volgende figuur toont in hoeverre alle binnenvaartondernemers zich vertegenwoordigd voelen door deze organisaties.



Figuur 4. In hoeverre **alle** ondernemers zich vertegenwoordigd voelen door en het eens zijn met het beleid van deze organisaties ($n=\pm 850$).

De helft van alle ondernemers (52%) voelt zich zeker wel vertegenwoordigd en een derde (31%) enigszins door Koninklijke Schuttevaer, dit betekent dus een grote meerderheid (83%). Dit beeld komt overeen met in hoeverre ondernemers het eens zijn over het beleid, want van alle ondernemers is de grote meerderheid (87%) het enigszins tot zeker wel eens met het beleid van Koninklijke Schuttevaer.

Bij Kantoor Binnenvaart en CBRB zien we dit beeld terug. Namelijk 39% van alle ondernemers voelt zich zeker wel vertegenwoordigd en 32% enigszins, in totaal 70%. Bij CBRB is dit door een kwart (26%) en 38% enigszins, in totaal 64%. Daar tegenover staat, dat een derde deel (30-36%) zich niet of nauwelijks vertegenwoordigd voelt door KB en CBRB. Ook is driekwart van alle ondernemers (75%) het (enigszins) eens met het beleid van KB en 69% met het beleid van CBRB. Een kwart (25%) is het nauwelijks of niet eens met het beleid van KB en 31% niet met het beleid van CBRB.

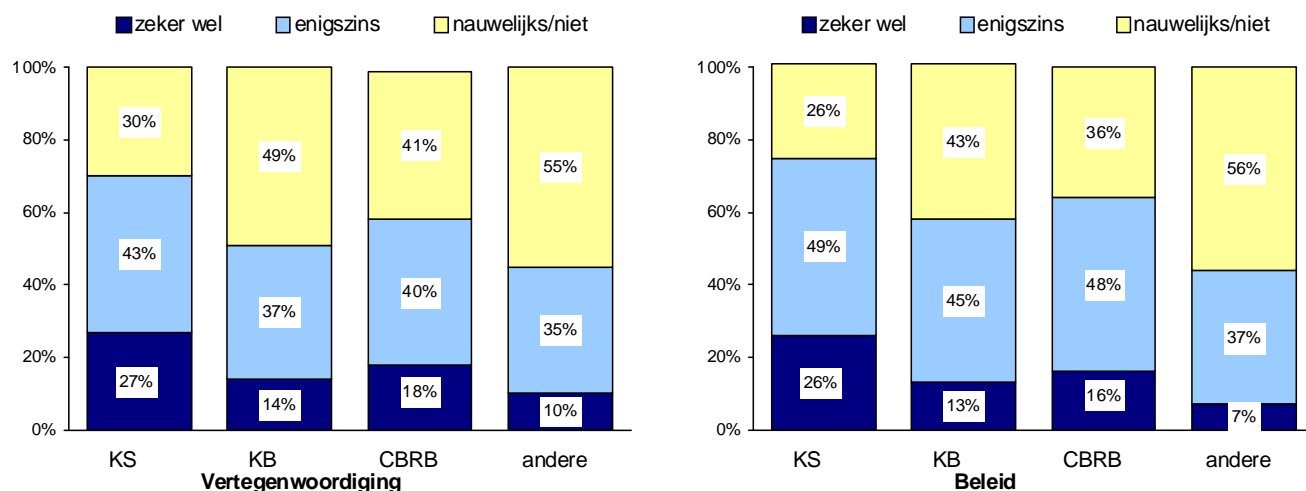
Bij andere sociaaleconomische organisaties als ASV, VEB en VvW voelt de helft (53%) zich niet of nauwelijks vertegenwoordigd en is ook de helft (54%) het nauwelijks of niet eens met het beleid.

Het draagvlak van Koninklijke Schuttevaer is in de hele binnenvaart groot. Ook dat van Kantoor Binnenvaart en CBRB is behoorlijk groot. Dat van de andere sociaaleconomische organisaties is klein.

Vanzelfsprekend bestaat een groot significant verband tussen het wel of niet aangesloten zijn bij de betreffende organisatie en het zich vertegenwoordigd voelen en het eens zijn met het beleid. Wanneer ondernemers zijn aangesloten bij de betreffende organisatie, dan voelt 93-95% zich vertegenwoordigd en eens met het beleid. Slechts voor 5 à 7% van de eigen leden geldt dit niet. KB, CBRB, KS, ASV, VvW en ASV hebben een zéér groot draagvlak onder de eigen leden.

Als de eigen leden zich niet vertegenwoordigd voelen, dan komt dat doordat zij zich te weinig geraadpleegd voelen. Onvrede over het beleid heeft vooral betrekking op het te gemakkelijk toegeven aan de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Maar deze mening heeft slechts een kleine minderheid die het oneens is met de eigen organisatie.

Meestal hebben de kritische opmerkingen juist betrekking op organisaties waarbij men niet is aangesloten. Dus hoe ziet het beeld er uit voor de niet aangesloten leden bij deze organisaties?



Figuur 5. In hoeverre **niet-aangesloten** ondernemers zich vertegenwoordigd voelen en eens zijn met beleid organisaties.

Bijna driekwart (70%) van de niet aangesloten ondernemers bij KS voelt zich toch vertegenwoordigd door KS, wel is het aandeel ‘enigszins’ (43%) flink hoger. Voor een derde (30%) van de niet aangesloten ondernemers geldt dit niet of nauwelijks. Ook is driekwart (74%) van hen het eens met het beleid van KS.

Daarnaast voelt nog maar de helft (51-59%) van de niet aangesloten leden zich vertegenwoordigd door KB en CBRB, de andere helft voelt dit niet of nauwelijks. Met het beleid is een kleine meerderheid het (enigszins) eens met KB (58%) en CBRB (64%), waarbij dit iets meer is met het CBRB.

Zoals te verwachten, is het draagvlak onder niet aangesloten leden bij de andere sociaaleconomische organisaties kleiner als we de eigen leden niet meenemen en voelt een meerderheid zich niet vertegenwoordigd (55%) en is het nauwelijks of oneens met het beleid (56%) en zien we hetzelfde beeld als in figuur 4. Dit komt doordat hier meer organisaties zijn samengevoegd.

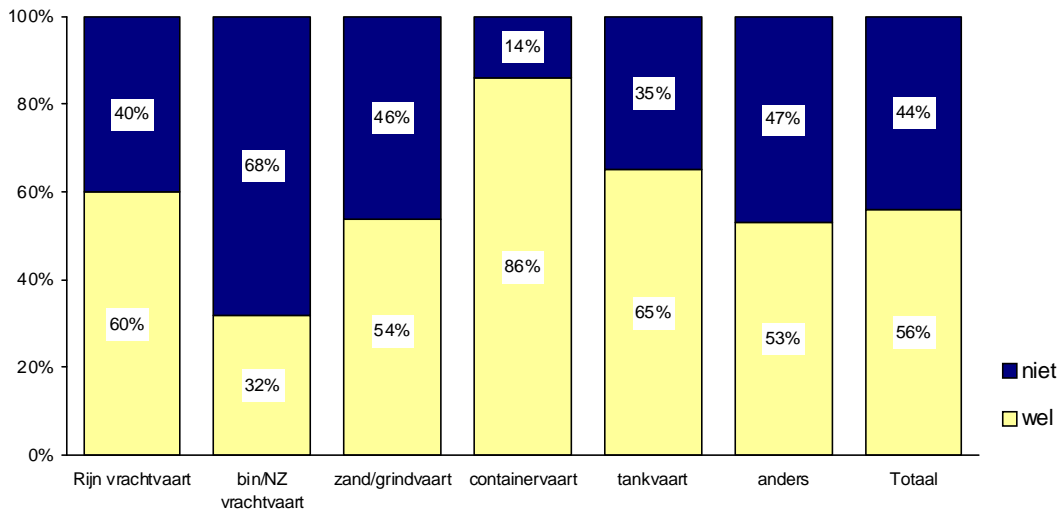
De slotconclusie is, dat ook al zijn ondernemers niet aangesloten bij KS, KB of CBRB, iets meer dan de helft zich toch (enigszins) vertegenwoordigd voelt en een kleine meerderheid het ook (enigszins) eens is met het beleid. Het draagvlak is dus niet groot, maar ook niet klein onder de niet aangeslotenen. Dit biedt voor KS, KB en CBRB kansen zich samen te voegen tot één brancheorganisatie.

Lid worden bij één brancheorganisatie

Aan de sociaaleconomisch ongeorganiseerden is gevraagd of zij wél lid zouden worden van een binnenvaartorganisatie als er één brancheorganisatie zou zijn. Daarop antwoordt 56% ja en 44% nee. Dus een kleine meerderheid zegt lid te willen worden als er één brancheorganisatie zou zijn. De ongeorganiseerden maken hier wel veel opmerkingen over. Zo stelt een tankvaartondernemer: ‘Eén brancheorganisatie met een goede prijs-kwaliteitverhouding zou helpen mij over de streep te trekken om lid te worden.’ En een andere

pas gestarte ondernemer: ‘Wij zijn bezig lid te worden. Als het transitiecomité slaagt, is dat zeker een extra stimulans lid te worden van één brancheorganisatie!’

Tussen de deelsectoren zijn in de volgende tabel grote significante verschillen te zien.



Figuur 6. Deelsectoren naar lid willen worden van één brancheorganisatie

In de containervaart wil de grote meerderheid (86%) wél lid worden als er één brancheorganisatie zou zijn en dit geldt ook voor een meerderheid in de tankvaart (65%) en in de Rijn vrachvaart (65%). Daarentegen trekt één organisatie in de Binnenlands/Noord-Zuid drogeladingvaart slechts een derde deel (32%) van de ongeorganiseerden over de streep.

Samenhangend met het verband naar deelsectoren zien we ook dat jongere ondernemers (73%) relatief vaker wél lid willen worden als er één brancheorganisatie komt dan oudere ondernemers (43%). Dit geldt ook relatief vaker voor hoger (59%) en middelbaar (61%) opgeleiden dan lager opgeleiden (44%).

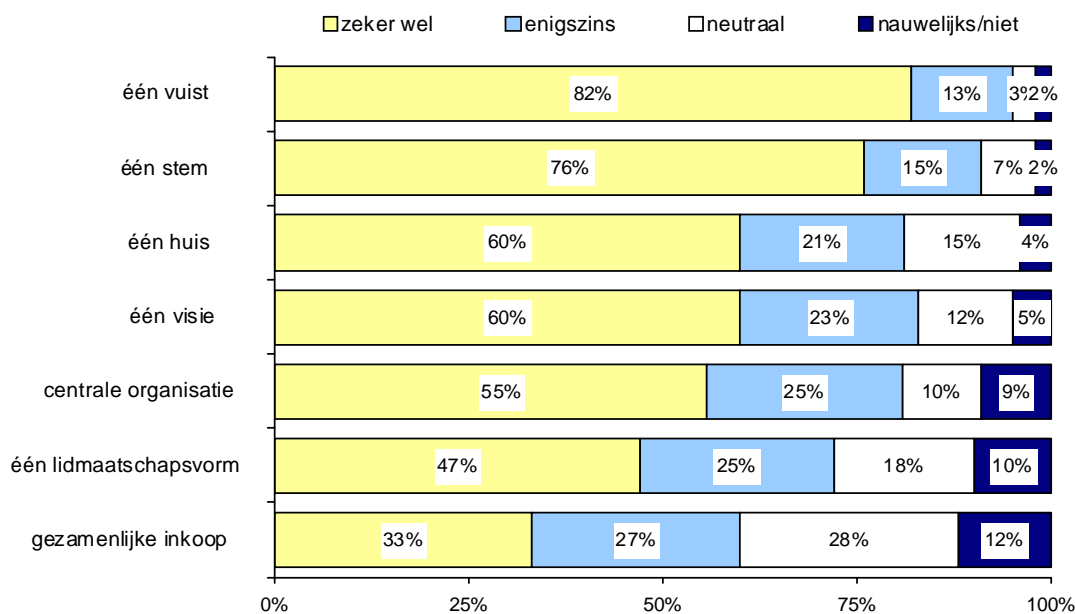
Dit verband zien we ook terug bij de bedrijfskenmerken. Werkgevers (63%) willen relatief vaker lid worden dan ondernemers zonder personeel (46%). Dit geldt ook voor grotere ondernemingen (73%) in verhouding tot ondernemers met een schip tot 1.500 ton (45%).

Hoe ver samenwerken

Aan de leden van KB en CBRB is een uitgebreide vraag voorgelegd over hoe ver hun eigen organisatie dient te gaan in samenwerking als het om de volgende deelonderwerpen gaat:

- één centrale brancheorganisatie voor de hele sector;
- één gezamenlijke inkoopvereniging;
- houdt kantoor in één huis;
- spreekt met één stem (communicatie naar buiten);
- handelt vanuit één visie (centraal beleid);
- maakt indien nodig één vuist;
- één lidmaatschapsvorm.

Dit staat afgebeeld in de volgende figuur.



Figuur 7. In hoeverre leden willen samenwerken met andere organisaties (n=385)

De grote meerderheid (82%) van de sociaaleconomisch georganiseerden vindt dat één vuist moet worden gemaakt en driekwart (76%) wil één stem in de communicatie naar buiten. Ook vindt de meerderheid (60%) dat de organisatie in één huis kantoor moet houden en moet worden gehandeld vanuit één visie. De helft (55%) spreekt zich zeker wel uit voor één centrale brancheorganisatie voor de hele sector met één lidmaatschapsvorm (47%). Eén gezamenlijke inkoopvereniging vindt maar een derde deel (33%) zeker wel een goede zaak, de helft (55%) vindt dit enigszins of is neutraal.

Slechts een klein deel (2-12%) is het nauwelijks of niet eens met deze vormen van samenwerking. Kortom, sociaaleconomisch georganiseerden geven aan ver te willen gaan in samenwerking.

Dit kan nog worden geïllustreerd door op basis van deze zeven deelonderwerpen één gezamenlijke variabele te maken om na te gaan in hoeverre leden nu echt voor een vergaande samenwerking op alle terreinen zijn. Dan blijkt dat de helft van de georganiseerden (47%) groot voorstander is van samenwerking en vindt dat de organisaties hierin heel ver moeten durven gaan. Dit blijkt uit het grote aantal opmerkingen van leden hierover. Zo stelt een lid: *‘Desnoods opheffen van de eigen organisatie’* en een ander lid: *‘Alle organisaties moeten hun eigen identiteit aan de kant zetten en mensen met know-how onder één dak brengen en zo één brancheorganisatie oprichten die volledig nieuw is. Zonder verleden, maar met toekomst.’*

De andere helft (48%) is gematigd voorstander en vindt het een goed idee om samen te werken, maar de eigen bond blijft waardevol. Eigen achtergronden als bedrijfsvorm en levensovertuiging moeten herkenbaar blijven. Een lid: *‘Er moet een overkoepelende organisatie komen met daaronder de verschillende bloedgroepen. Zo behouden we de kennis en kan er naar mekaar toe gegroeid worden.’* Een ander lid: *‘Heel ver, maar nuancering naar bedrijfsvorm en levensovertuiging is zeker nodig. Daar ligt een groot deel van het organisatieprobleem. Want je vindt al snel dat het voor jezelf niet geldt.’*

Slechts 5% van de leden van KB en CBRB is tegen verregaande samenwerking in één brancheorganisatie. Hierbij kunnen geen significante verbanden worden aangetoond met ondernemers- of bedrijfskenmerken. Wel kan een licht verband worden vastgesteld met het

lidmaatschap van een bond. Leden van CBOB (37%) zijn relatief minder vaak groot voorstander dan leden van KB, ONS, R&IJ en RKSB (54%) en CBRB (51%). Dit verschil tussen CBOB-leden en de overigen is ook significant bij het handelen vanuit één visie. Namelijk 46% van de CBOB-leden vindt dit, terwijl dit bij KB en CBRB respectievelijk 86% en 72% is. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid samenhangen met de angst de christelijke identiteit te verliezen, waarbij de zondagsrust een belangrijk thema is voor CBOB-leden.

3.3 AFSLUITEND

De drie grootste organisaties - Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart en CBRB - genieten bij georganiseerde en ongeorganiseerde binnenvaartondernemers grote bekendheid.

Ook voelen ondernemers die niet zijn aangesloten bij één van deze drie organisaties, in weliswaar kleine meerderheid, zich vertegenwoordigd en zijn het eens met het beleid van deze organisaties. Ook zegt de helft van de ongeorganiseerden wél lid te worden als er één brancheorganisatie zou zijn.

De overgrote meerderheid van de aangesloten leden is voor verregaande samenwerking. Hierdoor lijkt het draagvlak voor samenvoeging tot één brancheorganisatie voldoende groot onder ongeorganiseerden en georganiseerden.

HOOFDSTUK 4. WAT MOETEN ORGANISATIES DOEN

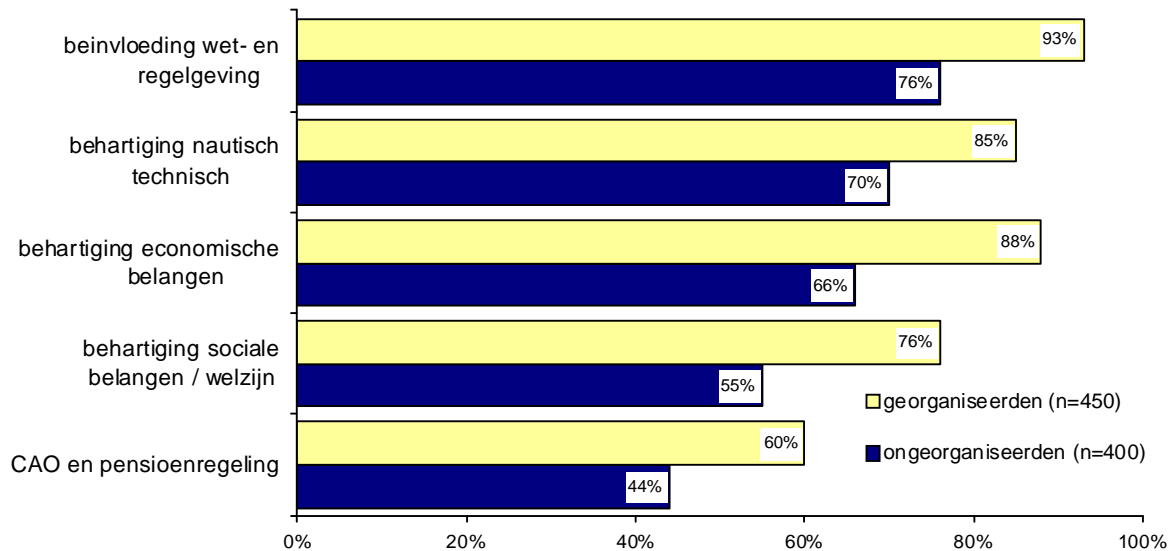
In dit hoofdstuk komt aan bod wat organisaties moeten doen om voor ondernemers van meerwaarde te zijn. Dus op welk beleid zij zich moeten richten en welke diensten ondernemers het belangrijkst vinden. Verder over hoe zij moeten omgaan met informatie en promotie. Tot slot wordt ingegaan op het onderscheid tussen werkgevers en ondernemers zonder personeel.

4.1 BELEID

Zowel aan de sociaaleconomisch georganiseerden als aan de ongeorganiseerden is gevraagd in hoeverre zij het van belang vinden dat een brancheorganisatie de volgende zaken uitvoert:

- behartiging van uw economisch belangen;
- behartiging van uw sociale belangen (onderwijs, internaten, welzijn, ed);
- behartiging van nautisch-technische zaken;
- beïnvloeding van wet- en regelgeving;
- CAO en pensioen voor werknemers in stand houden.

In de volgende figuur staat het aandeel ondernemers dat dit (zeer) zeker van belang vindt.



Figuur 8. Aandeel van georganiseerden en ongeorganiseerden die zeker wel vinden dat deze beleidszaken uitgevoerd moeten worden.

Beïnvloeding van wet- en regelgeving wordt door beide groepen het belangrijkst gevonden. De behartiging van nautisch-technische zaken is ook erg belangrijk voor 85% van de georganiseerden en 70% van de ongeorganiseerden. Behartiging van economische belangen wordt door meer georganiseerden (88%) belangrijk gevonden dan ongeorganiseerden. Toch is ook nog 66% van de ongeorganiseerden die mening toegedaan, ofschoon zij dus geen lid zijn van een organisatie.

De behartiging van de sociale belangen (onderwijs, internaten, welzijn, ed) wordt door de helft van de ongeorganiseerden (55%) belangrijk gevonden. De CAO en pensioenregeling vindt een minderheid van de ongeorganiseerden (44%) interessant. Bij dit laatste is er wel een significant verband met werkgeverschap, namelijk relatief meer ongeorganiseerde werkgevers (49%) hechten hier belang aan dan ongeorganiseerde ondernemers zonder personeel (37%). Maar het betekent nog steeds dat de andere helft van ongeorganiseerde werkgevers hier minder of geen belang aan hecht.

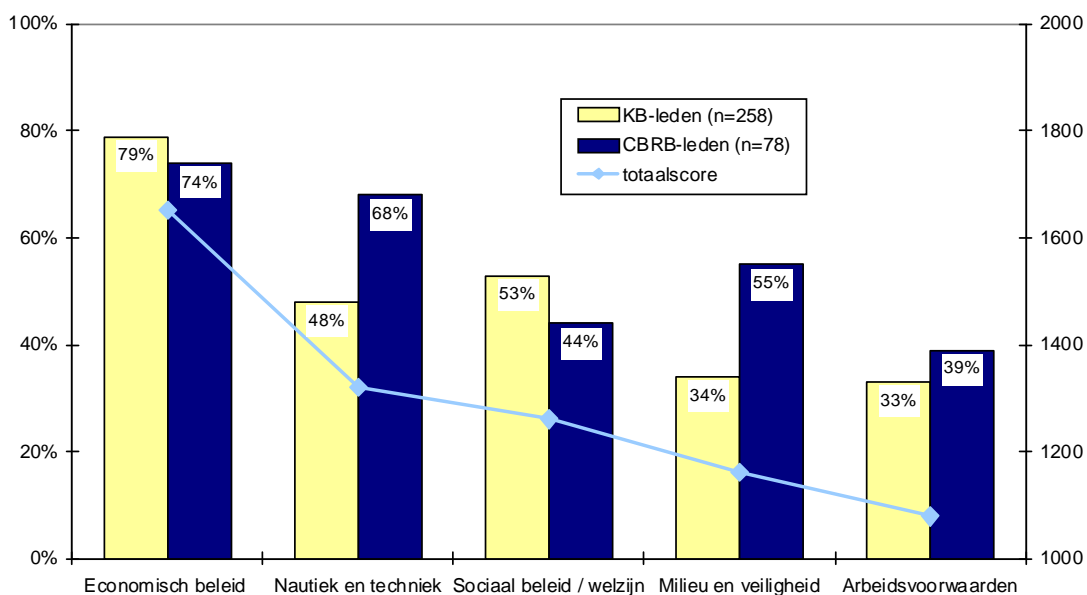
Opvallende conclusie uit de figuur is het grote aandeel van ongeorganiseerden, dat er belang aan hecht dat brancheorganisaties deze zaken uitvoeren, met uitzondering dan van de CAO en arbeidsvoorwaarden, want daar hecht slechts een minderheid belang aan.

Rangorde beleidsterreinen

Aan de leden is gevraagd een rangorde aan te brengen in vijf beleidsterreinen die de organisaties moeten behartigen. Dat zijn vervoers- en marktbeleid (economisch), sociaal beleid (onderwijs, internaten, welzijn, e.d.), arbeidsvoorwaarden (CAO, pensioen, e.d.), nautiek en techniek en milieu en veiligheid. Ofschoon alle beleidsterreinen belangrijk zijn, is het van belang te weten waar de voorkeur van de leden naar uitgaat.

Hiervoor is een totaalscore per beleidsterrein berekend. Positie nummer 1 krijgt als belangrijkste 5 punten, nummer 2 krijgt 4 punten en zo verder. Veel ondernemers zeggen alle beleidsterreinen belangrijk te vinden, vinden het dus onzinnig een keuze te moeten maken en kennen soms ook meer terreinen de eerste positie toe. Dit neemt niet weg dat er toch een rangorde uit naar voren komt, die duidelijk maakt waaraan de leden het meeste belang hechten. Het economisch beleid (1.651 punten) haalt de hoogste score en het beleidsterrein arbeidsvoorwaarden (1.079 punten) de laagste.

Dit staat in de volgende figuur afgebeeld, evenals het aandeel van KB- en CBRB-leden die dit beleidsterrein de eerste of tweede positie toekennen.



Figuur 9. Aandeel van KB- en CBRB-leden die dit beleidsterrein belangrijk vinden en totaalscore beleidsterrein (n=381).

Uit de figuur blijkt dat de leden van KB (79%) en CBRB (74%) het economisch beleid het allerbelangrijkste vinden. Uit de opmerkingen blijkt ook dat dit als een voorwaarde wordt gezien om het andere mogelijk te maken. Hiermee moet het geld worden verdiend, is de veelgehoorde argumentatie. *‘Daar draait het toch om in een onderneming. Zonder economie beginnen we niets.’* of *‘De eerste drie keuzes liggen heel dicht bij elkaar, toch vind ik vervoers- en marktbeleid de belangrijkste, omdat een (economisch) gezonde markt de basis is voor alle overige beleidsterreinen.’*

Slechts zeer weinigen vinden dat dit terrein maar aan de markt moet worden overgelaten of de verantwoording is van de ondernemer zelf. Kortom, hier ligt een belangrijke taak voor de organisaties.

Op de tweede positie staan nautiek en techniek. Opvallend is, dat CBRB-leden (68%) dit veel belangrijker vinden dan KB-leden (48%). Redenen waarom men dit belangrijk vindt is, dat het goed te beïnvloeden is en de technische eisen aan schepen en de staat van het vaarwegennet ook het economische resultaat bepalen.

Er kan geen significant verband kan worden aangetoond met al dan niet aangesloten zijn bij Koninklijke Schuttevaer, die zich vooral richt op de natte infrastructuur en de nautische belangen. Dus leden van sociaaleconomische organisaties vinden dit ook een belangrijke taak voor hun eigen organisatie, ongeacht of zij zelf zijn aangesloten bij KS.

Op de derde positie komt het sociale beleid (onderwijs, internaten, welzijn, ed). Dit vinden de KB-leden (53%) iets belangrijker dan de CBRB-leden (44%). Dit heeft natuurlijk ook een groter belang bij particuliere bedrijven dan bij rederijen, hoewel het ook daar belangrijk wordt gevonden en in die zin het verschil niet erg groot en ook niet significant is. Wel zien we een significant verschil tussen deelsectoren. In de Rijn droge-ladingvaart vindt 60% sociaal beleid belangrijk, terwijl dit in de zand/grindvaart (37%), containervaart (39%) en tankvaart (40%) beduidend lager ligt, maar ook in de Binnenlands/Noord-Zuid droge-ladingvaart (47%).

Op de vierde positie staan milieu en veiligheid. CBRB-leden (55%) vinden dit veel belangrijker dan KB-leden (34%) en CBRB-leden zouden dit waarschijnlijk ook een derde positie toekennen. KB-leden vinden dit vooral minder belangrijk omdat zij nu eenmaal een keus moeten maken en dit dus op een lagere positie komt. Ook wordt soms opgemerkt dat te veel aandacht wordt besteed aan dit onderwerp.

Op de laatste positie staan de arbeidsvoorwaarden, die iets belangrijker worden gevonden door CBRB-leden (39%) dan KB-leden (33%), maar dit is een klein verschil en niet significant. Je zou verwachten dat hier een groot verschil is tussen werkgevers en ondernemers zonder personeel. Weliswaar vinden relatief meer werkgevers (42%) het belangrijk dan ondernemers zonder personeel (26%), maar ook werkgevers kennen de arbeidsvoorwaarden de laatste positie toe. Als reden wordt wel vaak aangegeven dat men zelf niet met personeel werkt.

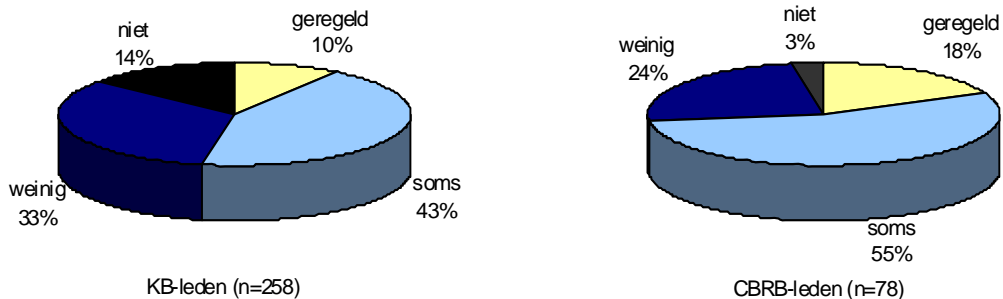
Samengevat moeten sociaaleconomische organisaties hun belangenbehartiging en beïnvloeding van wet- en regelgeving vooral richten op het vervoers- en marktbeleid. Daarnaast dienen zij zich ook te richten op nautiek en techniek, sociaal beleid en milieu en veiligheid. Waar KB zich meer moet richten op het sociale beleid, daar moet CBRB focussen op milieu en veiligheid.

Meebeslissen en tevredenheid over beleid

Aan de leden is gevraagd in hoeverre zij zelf de mogelijkheid en interesse hebben om mee te beslissen over drie beleidsonderwerpen. De keuze bestond uit:

- Crismaatregelen in de binnenvaart (economisch en sociaal)
- Arbeidsvoorwaarden (CAO, pensioenregeling)
- Transitiecomité, oprichten één brancheorganisatie

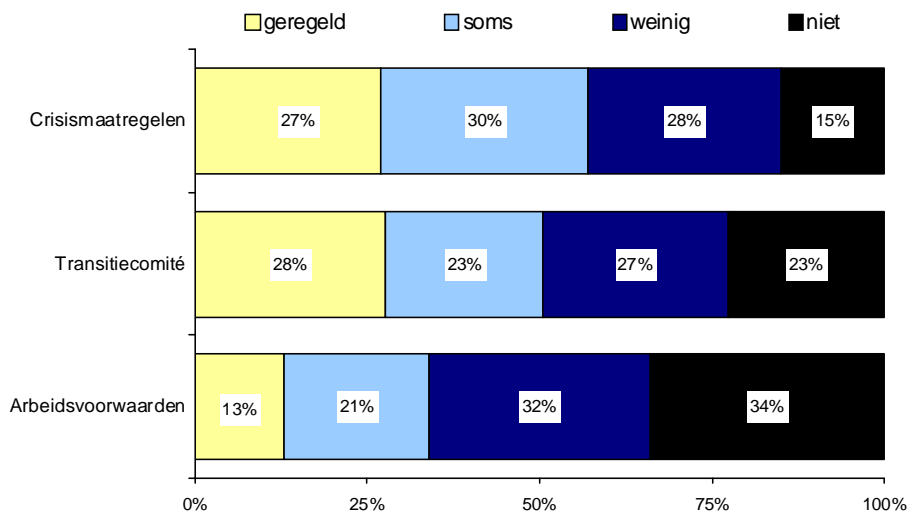
Het blijkt dat een achtste (12%) van de leden geregeld over alle drie de beleidszaken wil meebeslissen en daartoe ook de mogelijkheid en interesse heeft. Voor 45% geldt dit soms en voor 43% is dit weinig tot in het geheel niet mogelijk. Hierbij is wel een significant verschil tussen de leden van Kantoor Binnenvaart en CBRB, zoals te zien in de volgende figuur.



Figuur 10. In hoeverre KB- en CBRB-leden willen meebeslissen over het beleid.

Uit de figuur kan worden afgelezen dat CBRB-leden (18%) relatief vaker geregeld willen meebeslissen dan KB-leden (10%). Ook is de groep CBRB-leden (27%) die weinig tot niet wil meebeslissen relatief kleiner dan bij KB-leden (47%). Deze verschillen zien we ook terug tussen de vaartgroepen, namelijk de leden uit de container- en tankvaart willen veel vaker meebeslissen, evenals werkgevers, ondernemingen groter dan 1.500 ton en met meer schepen.

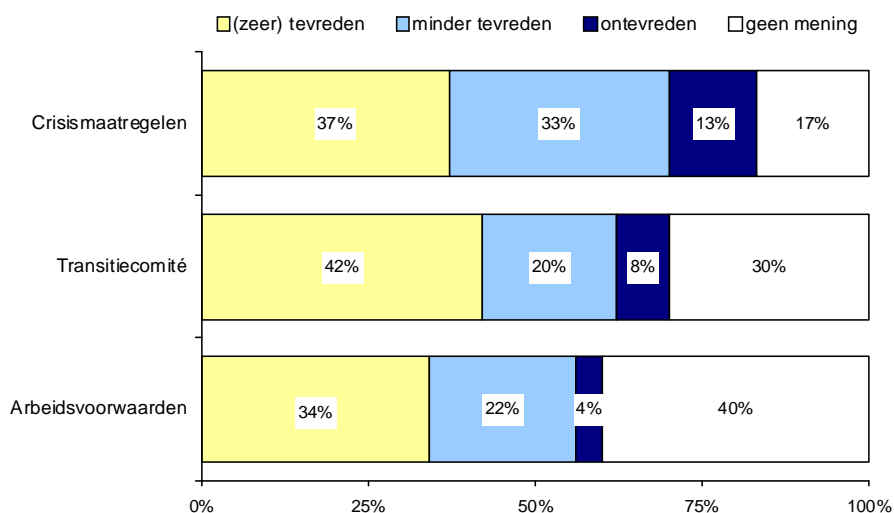
In onderstaande figuur staat het willen meebeslissen afgebeeld naar de drie beleidsonderwerpen.



Figuur 11. In hoeverre leden mee willen beslissen over drie beleidsonderwerpen (n=360).

Ook hier blijkt, dat het onderwerp arbeidsvoorwaarden het minst favoriet is, slechts een klein deel (13%) wil hier geregeld over meebeslissen. De meerderheid (66%) wil dit weinig tot helemaal niet. Het transitiecomité en de crisismaatregelen hebben duidelijk meer de aandacht van de leden en ongeveer de helft wil hierover geregeld tot soms meebeslissen.

Laten we nu eens kijken in hoeverre leden tevreden zijn over deze drie beleidsonderwerpen, afgebeeld in onderstaande figuur. Hierbij dient vermeld te worden dat een groot deel van de leden deze vraag onbeantwoord liet door 'geen mening' of 'niet van toepassing' aan te geven (17-40%). Daarom is dit ook opgenomen in onderstaande figuur.



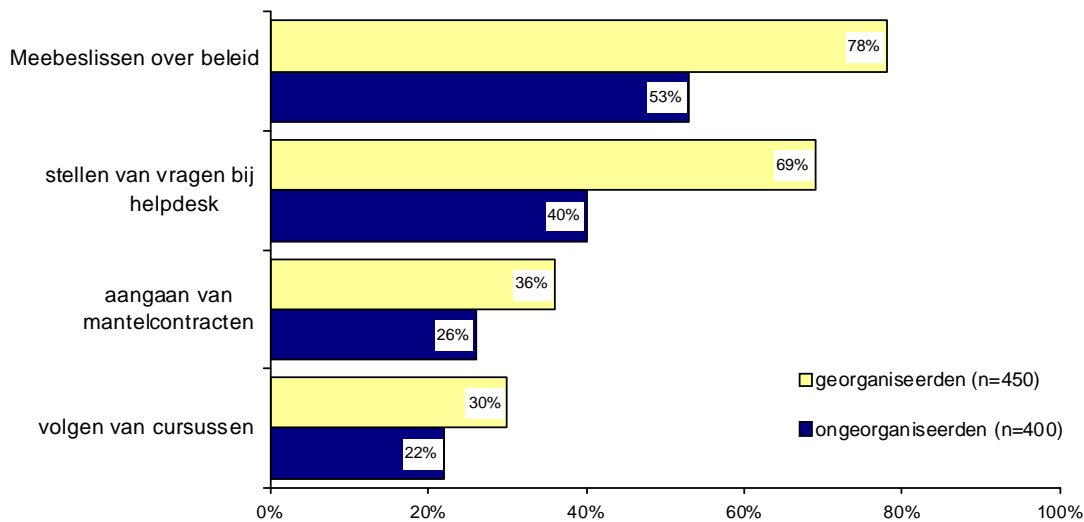
Figuur 12. Mate van tevredenheid over drie beleidsonderwerpen door leden (n=360).

Over de oprichting van een transitiecomité zijn de meeste leden (42%) tevreden. Een derde (30%) heeft hier geen mening over. We zien dat maar een derde (34-37%) tevreden is over het beleid rond arbeidsvoorwaarden en crisismaatregelen. Een behoorlijk deel is hier ook minder tevreden (22-33%) of zelfs ontevreden (4-13%) over. Uit de opmerkingen blijkt dat leden vooral ontevreden zijn over de langzame voortgang van de vorming van één brancheorganisatie, het niet bereiken van een CAO-resultaat en het ontbreken van crisismaatregelen. Kortom, er wordt in hun ogen weinig resultaat geboekt. Opvallend is het grote aandeel van leden dat aangeeft geen mening te hebben of het niet van toepassing vindt. Hierbij zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de twee organisaties te constateren, of tussen bedrijfs- of ondernemerskenmerken. Met andere woorden: dit beeld is hetzelfde onder alle organisaties en bij alle leden. Uitzondering hierop is werkgeverschap in relatie tot tevredenheid over arbeidsvoorwaarden. Werkgevers (42%) zijn relatief meer tevreden dan ondernemers zonder personeel (24%). Ook hebben ondernemers zonder personeel (60%) vanzelfsprekend vaker geen mening dan werkgevers (24%). Maar dan nog is ook bij werkgevers de tevredenheid laag en het aandeel van werkgevers met geen mening relatief hoog.

De leden zijn niet tevreden over het beleid aangaande crisismaatregelen, transitiecomité en de arbeidsvoorwaarden. De helft van leden wil daarover meebeslissen.

4.2 DIENSTVERLENING

Ook hierbij is weer aan georganiseerden en ongeorganiseerden gevraagd van welke diensten of mogelijkheden zij gebruik zouden willen maken. Het kunnen meebeslissen over binnenvaarbeleid is hier ook als dienstverlening opgevat, aangezien hiervoor faciliteiten moeten worden geschapen. De andere diensten zijn: stellen van vragen bij de helpdesk, het aangaan van collectieve diensten of mantelcontracten en het volgen van cursussen voor ondernemerschap. Het aandeel van ondernemers dat zeker wel van deze diensten gebruik wil maken staat in de volgende figuur.



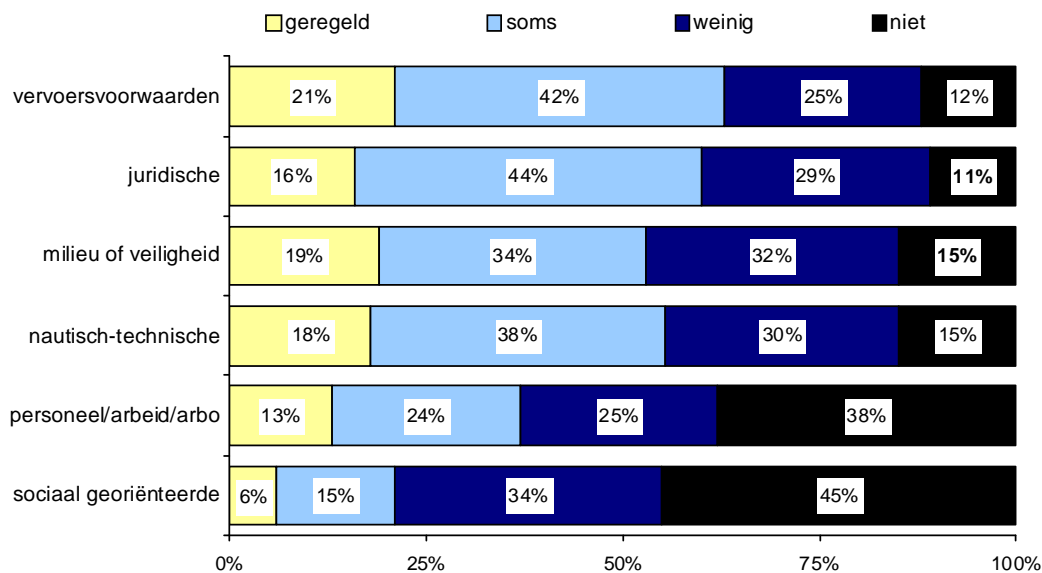
Figuur 13. Aandeel van georganiseerden en ongeorganiseerden die zeker wel gebruik willen maken van deze mogelijkheden.

Driekwart van de sociaaleconomisch georganiseerden zegt te willen meebeslissen over het beleid, terwijl dit bij de vraag over concrete onderwerpen lager uitviel. Ook bij de ongeorganiseerden valt op, dat de helft (53%) aangeeft zeker wel te willen meebeslissen over het beleid.

De meerderheid van de georganiseerden (69%) wil vragen kunnen stellen bij de helpdesk. Dit geldt voor 40% van de ongeorganiseerden.

Het aangaan van collectieve diensten of mantelcontracten en het volgen van cursussen vindt een minderheid van zowel georganiseerden (30-36%) als ongeorganiseerden (22-26%) belangrijk. Dit betekent dat een meerderheid dit van weinig of geen belang vindt.

In onderstaande figuur staat welke vragen worden gesteld en welke diensten worden gebruikt door leden.



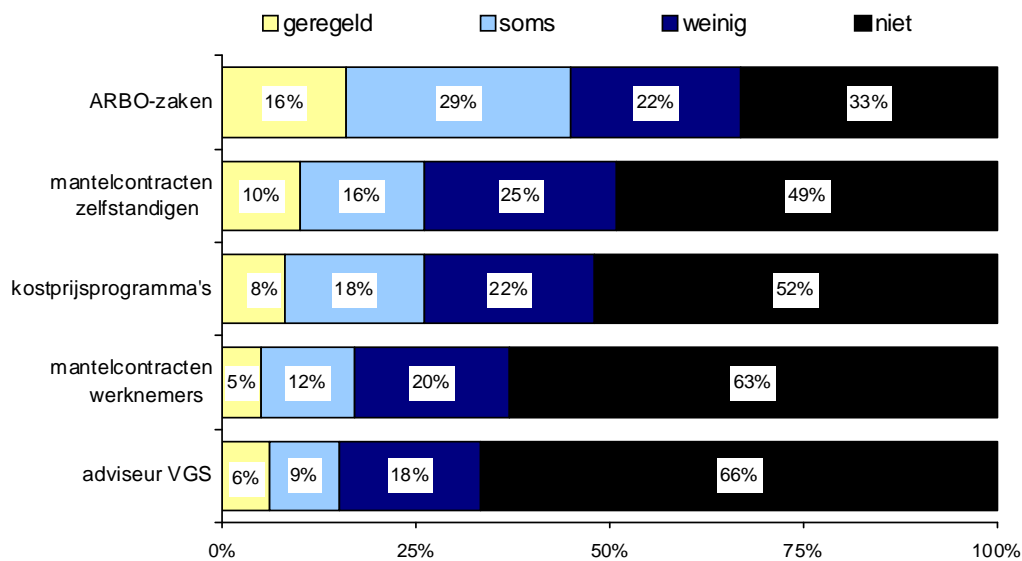
Figuur 14. In hoeverre leden persoonlijk advies vragen bij de helpdesk (n=360).

De meeste vragen hebben betrekking op vervoersvoorwaarden als laad- en lostijden, liggelden en dergelijke. Daarnaast worden ook juridische vragen gesteld over wet- en regelgeving, incasso en dergelijke, nautisch-technische zaken en milieu- of veiligheidszaken als afval,

gevaarlijke stoffen en dergelijke. De minste vragen worden gesteld over personeel, arbeidsvoorwaarden, arbo en ook sociaal georiënteerde vragen over onderwijs, internaat en dergelijke worden minder genoemd. Maar ook hier zien we dat de helft van de leden geregeld of soms vragen stelt aan de helpdesk. De andere helft maakt hier dus weinig of geen gebruik van.

De leden die de helpdesk gebruiken, zijn hier zeer tevreden over. Namelijk 96% van de leden is tevreden over de persoonlijke advisering, slechts 4% is hierover iets minder tevreden en ontevreden leden zijn er nauwelijks. Dit geldt zowel voor de leden van KB als van CBRB.

De volgende figuur toont in hoeverre leden collectieve diensten of mantelcontracten gebruiken.



Figuur 15. In hoeverre leden gebruik maken van collectieve diensten (n=360).

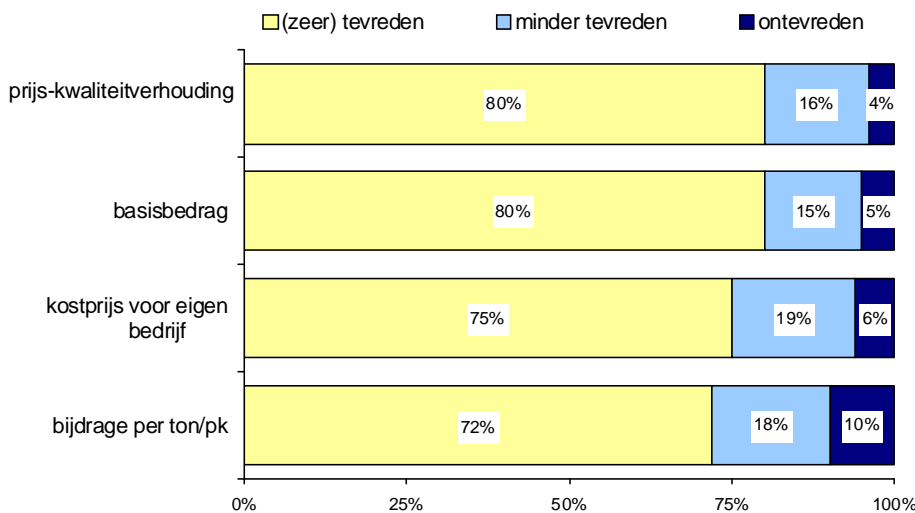
De helft of meer van de leden maakt geen gebruik van de collectieve diensten van hun brancheorganisatie. Van arbozaken als risico-inventarisatie, hygiëncode en dergelijk wordt relatief gezien nog het meest gebruikgemaakt.

Kijken we uitsluitend naar de leden die collectieve diensten gebruiken, dan is een grote meerderheid (86%) hier tevreden over, 16% minder tevreden en 1% ontevreden. Dit geldt zowel voor KB als CBRB.

Samenvattend gebruikt de helft van de leden de aangeboden dienstverlening en is zeer tevreden. De andere helft maakt weinig of geen gebruik van de diensten en heeft die behoefte ook niet. Ook de ongeorganiseerden zeggen weinig gebruik te willen maken van de dienstverlening.

Contributie

Belangenbehartiging en dienstverlening moeten worden betaald. Hoe kijken de leden hier tegen aan? De meerderheid (65%) is (zeer) tevreden over de contributie, een kwart minder tevreden (29%) en een klein deel (6%) ontevreden. In de volgende figuur is dit uitgesplitst naar de onderdelen van de contributie.



Figuur 16. Mate van tevredenheid over de verschillende onderdelen van de contributie van hun brancheorganisatie (n=360).

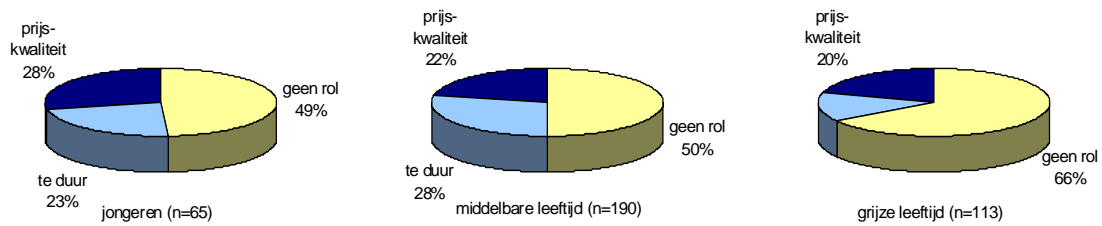
De leden zijn tevreden over het bedrag dat zij moeten betalen aan hun brancheorganisatie. Dat geldt voor de prijs-kwaliteitverhouding, het basisbedrag en de contributie in relatie tot het eigen bedrijf. Het minst tevreden zijn de leden van KB en CBRB over de bijdrage per schip per ton/pk.

Wat betreft de bijdrage per ton/pk zien we een licht significant verband met de tonnagegrootte. De ondernemingen met een schip kleiner dan 1.500 ton (79%) zijn relatief tevredener dan de grotere ondernemingen (67%). Maar ook bij de grotere ondernemingen is de meerderheid hier nog tevreden over.

Opvallend is het significante verband tussen leeftijd, opleiding en de tevredenheid over de contributie. Bij de binnenvaartondernemers met een hoge opleiding is maar de helft (54%) tevreden en 14% zelfs ontevreden, tegenover ondernemers met een lage opleiding 70% tevreden en 2% ontevreden. Dit zien we ook bij de jongeren, hiervan is 62% tevreden terwijl bij de 55-plussers 74% tevreden is. Dus hoe jonger en hoe hoger opgeleid, hoe ontevredener men is over de contributie. Ondanks dat de meerderheid van alle ondernemers wel tevreden is, lijkt dit wel iets om rekening mee te houden.

Uit de opmerkingen blijkt dat veel leden het toch wel een fors bedrag vinden, vooral in verhouding tot de KS-contributie, die veel lager ligt en ook in verhouding tot de lagere verdiensten van de afgelopen jaren. Een lid: *‘Er wordt veel gedaan voor het contributiebedrag. Maar als je alles bij elkaar optelt, is het wel een fors bedrag ten opzichte van het geheel.’* Veel leden zien ledenwerving als oplossing om de contributie te verlagen. Ook wordt wel gesteld dat de contributie juist omhoog moet, zodat de organisaties meer invloed kunnen uitoefenen.

De ongeorganiseerden is gevraagd of zij uit kostenoverwegingen geen lid worden van een brancheorganisatie. Voor de helft (55%) speelt dit geen enkele rol, maar voor 45% wel degelijk. Hiervan vindt een kwart (25%) de prijs-kwaliteitverhouding niet goed en 20% vindt de kosten te hoog voor het bedrijf ofwel ‘te duur’. Hierbij kunnen geen verschillen worden geconstateerd tussen de mening over de contributie en de bedrijfskenmerken. Maar is er wel een licht significant verband met de leeftijd, zoals te zien is in de volgende figuur.



Figuur 17. Mening van ongeorganiseerden over contributie naar leeftijdscategorie.

Voor ouderen (66%) speelt de contributie veel minder een rol dan bij ondernemers van middelbare leeftijd en jongeren (49-50%). Dit verband kon niet worden vastgesteld met het opleidingsniveau.

Samenvattend hebben leden en ongeorganiseerden weinig behoefte aan collectieve diensten, mantelcontracten en cursussen. De leden vinden persoonlijke advisering wel belangrijk en zijn hier ook zeer tevreden over. Ongeorganiseerden zien dit belang veel minder.

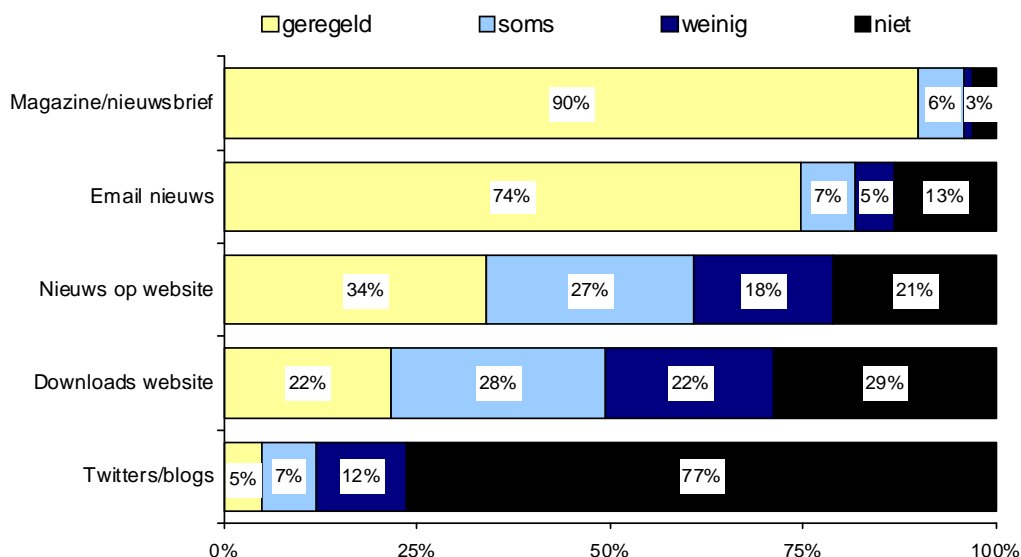
Over de contributie zijn de meeste leden tevreden, hoewel het wel een fors bedrag wordt gevonden, met name door jonge, hoog opgeleide ondernemers. Ook voor de helft van de ongeorganiseerden speelt het mee in de overwegingen geen lid te worden.

4.3 INFORMATIE EN PROMOTIE

In deze paragraaf komt eerst het informeren aan bod, vervolgens het openstaan voor meer doelgroepen en tot slot het promoten.

Informeren

De leden is gevraagd in hoeverre zij informatievoorzieningen als Magazine Binnenvaart of CBRB-nieuwsbrief, het e-mailnieuws of nieuws en downloads van de websites of tweets en blogs gebruiken. Dit staat afgebeeld in de volgende figuur.

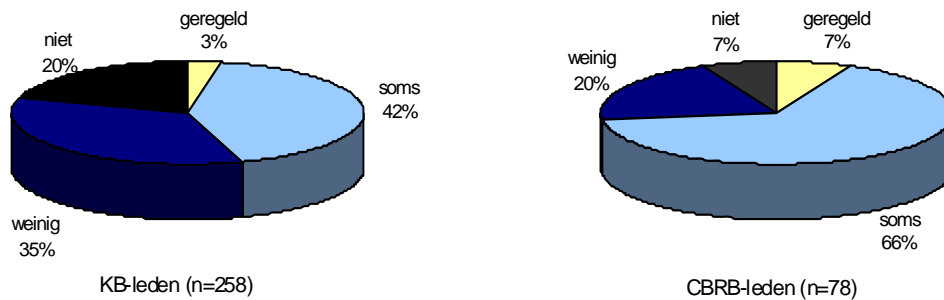


Figuur 18. In hoeverre leden gebruik maken van de volgende informatievoorzieningen (n=360).

Magazine Binnenvaart en de CBRB-nieuwsbrief worden door nagenoeg alle leden (90%) gelezen. Het e-mailnieuws wordt door driekwart (74%) van de leden gelezen. Het nieuws op de website volgt ruim de helft van de leden (67%) en de helft (50%) download ook geregeld

tot soms bestanden van de website. De tweets en blogs op de website worden door zeer weinigen gelezen en door driekwart (77%) helemaal niet.

Wat betreft het websitegebruik zijn er significante verschillen tussen KB- en CBRB-leden, want CBRB-leden maken meer gebruik van hun website. Als we van het websitegebruik één variabele maken, zien we het volgende beeld.

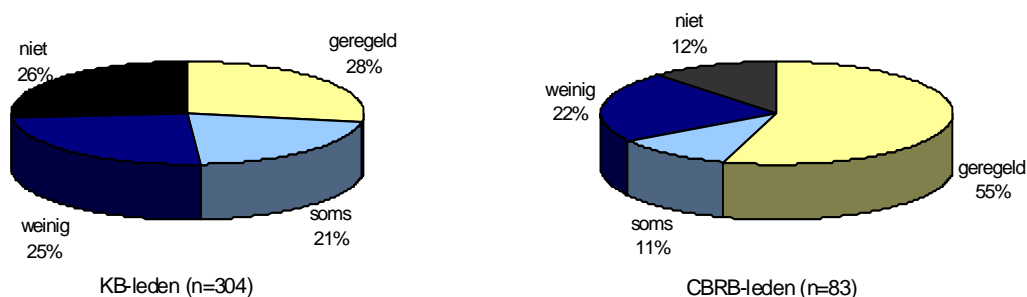


Figuur 19. In hoeverre KB- en CBRB-leden gebruik maken van hun eigen website.

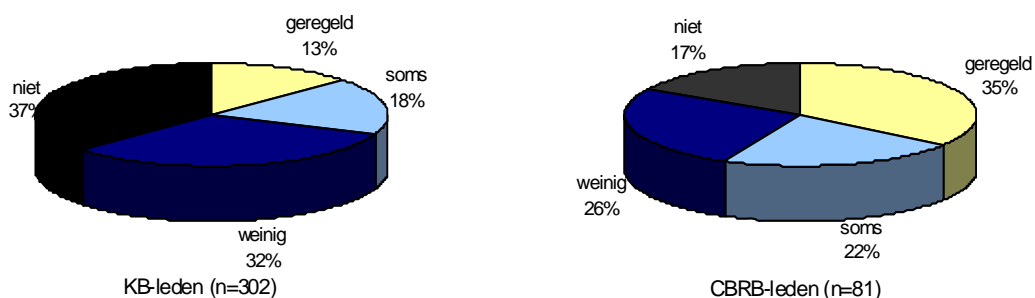
Van de KB-leden maakt de helft (55%) weinig of geen gebruik van de website, terwijl dit bij CBRB slechts voor een kwart (27%) geldt en driekwart er soms of geregeld gebruik van maakt.

Vrijwel alle leden (96%) zijn tevreden over de informatievoorzieningen, slechts 4% is minder tevreden. Er zijn geen ontevreden. Dit geldt in gelijke mate voor KB en CBRB.

Een meer actieve manier van informatie verkrijgen en vooral ook om te kunnen meebeslissen over het beleid is deelname aan ledenvergaderingen, presentaties of themabijeenkomsten van KB of CBRB. Het blijkt dat de helft (53%) van de leden geregeld tot soms de ledenvergadering bezoekt en een derde deel (36%) de andere bijeenkomsten. Hierbij zijn ook significante verschillen te zien tussen KB en CBRB.



Figuur 20. In hoeverre KB- en CBRB-leden deelnemen aan ledenvergaderingen.



Figuur 21. In hoeverre KB- en CBRB-leden deelnemen aan andere bijeenkomsten.

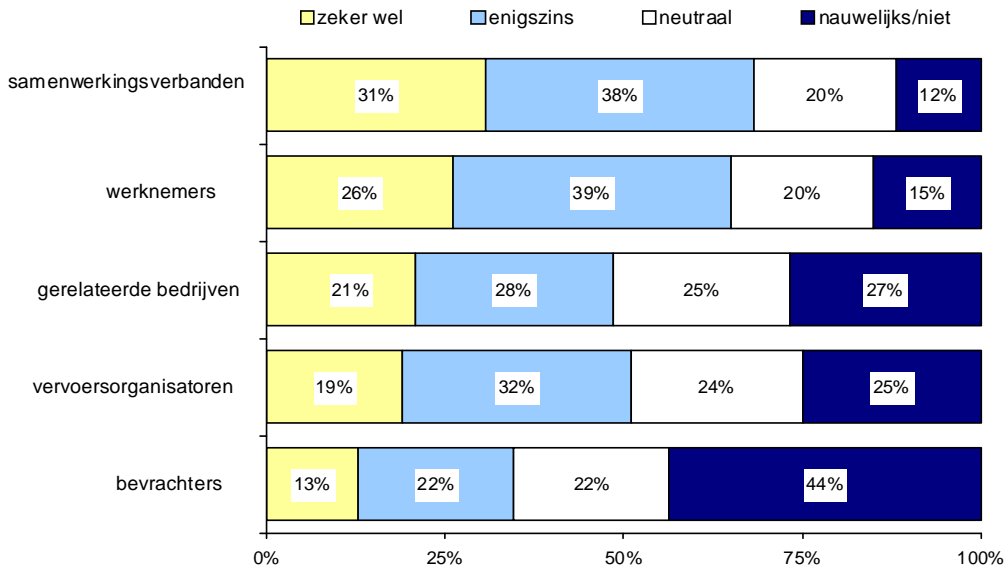
De helft van de CBRB-leden (55%) neemt geregeld deel aan een ledenvergadering en 35% aan een andere bijeenkomst, terwijl dit aandeel bij KB-leden respectievelijk 26% en 13% is. Dit laatste cijfer kan er ook mee samenhangen, dat het CBRB meer themabijeenkomsten en presentaties houdt, waardoor de kans op regelmatige deelname groter wordt.

Ook zijn nagenoeg alle leden (93%) tevreden over de ledenvergaderingen, presentaties en andere bijeenkomsten, 5% is er minder tevreden over en 2% ontevreden.

Doelgroepen

De leden is gevraagd of zij vinden dat hun brancheorganisatie ook open moet staan voor andere doelgroepen in de binnenvaart als werknemers, vervoersorganisatoren, samenwerkingsverbanden, bevrachters of binnenvaartgerelateerde bedrijven of zich juist uitsluitend moet richten op vervoerders. De helft (48%) van de leden vindt zeker wél dat hun brancheorganisatie zich uitsluitend moet richten op vervoerders en niet op andere doelgroepen en een derde deel (31%) vindt dit enigszins en 21% staat hier neutraal tegenover of is een andere mening toegedaan. De leden zijn hierover dus verdeeld.

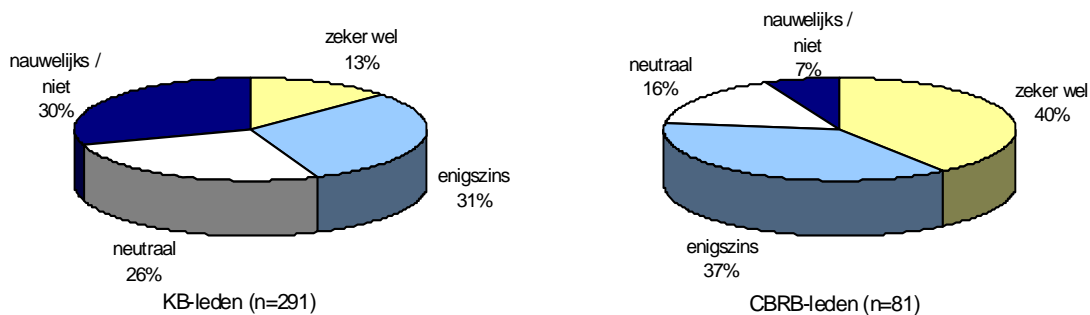
De grootste groep leden vindt dat de belangen als vervoerder voorop moeten staan en is bang voor belangenverstrengeling, met name met bevrachters en vervoersorganisatoren. Een derde geeft 'enigszins' aan en stelt dus ook het belang van vervoerders voorop, maar vindt tegelijkertijd dat overleg met andere doelgroepen een goede zaak is. De laatste categorie (21%) vindt dat sprake is van gedeelde belangen en dat de organisaties juist open moeten staan voor andere doelgroepen. In de volgende figuur staat afgebeeld in hoeverre dit geldt voor diverse doelgroepen.



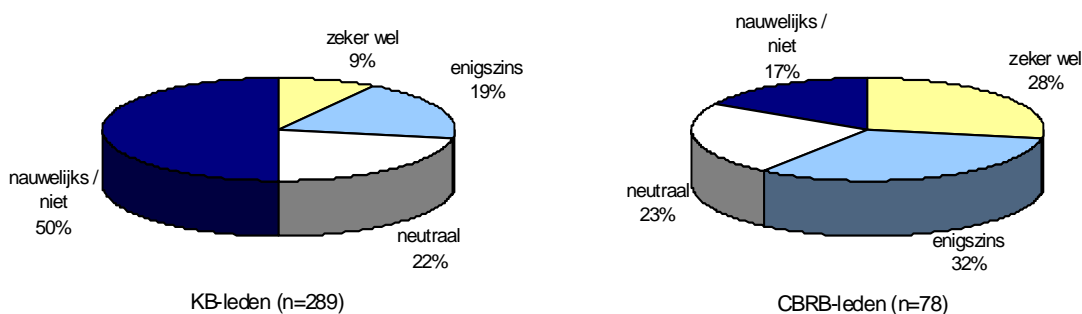
Figuur 22. In hoeverre leden vinden dat hun organisatie open moet staan voor andere doelgroepen.

De leden staan het meest open voor samenwerkingsverbanden, een derde deel (31%) vindt dit zeker wél. Er wordt ook opgemerkt dat samenwerkingsverbanden in feite ook vervoerders zijn, dus dat dit zeker moet kunnen. Voor CBRB-leden (42%) geldt dit nog meer dan voor KB-leden (28%).

Voor werknemers is maar een kwart (26%) voorstander, waarbij dit bij KB-leden (28%) hoger is dan bij CBRB-leden (20%). Ook voor binnenvaartgerelateerde bedrijven zijn niet veel leden voorstander (27%) en is zelfs een even groot aandeel tegenstander (27%). Ook bij vervoersorganisatoren is een kwart (25%) tegenstander. En bij bevrachters is bijna de helft (44%) tegenstander. Hier is uiteraard een groot significant verschil te zien tussen leden van KB en CBRB, aangezien CBRB al vervoersorganisatoren en bevrachters als leden heeft. Dit kunt u zien in de volgende figuren.



Figuur 23. In hoeverre leden vinden dat hun organisatie moet open staan voor vervoersorganisatoren.



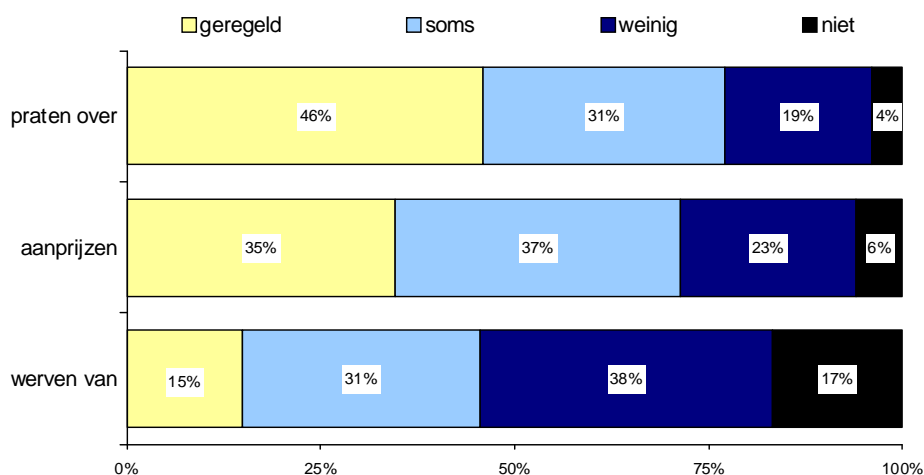
Figuur 24. In hoeverre leden vinden dat hun organisatie moet open staan voor bevrachters.

Zoals te verwachten, zijn KB-leden relatief vaker tegenstander van openstaan van hun organisatie voor bevrachters (50%) en vervoersorganisatoren (30%). CBRB-leden zijn relatief vaker voorstander van bevrachters (28%) en vervoersorganisatoren (40%). Toch valt op dat de meningen in beide organisaties verdeeld zijn.

Als we bovendien figuur 22 met figuur 7 vergelijken over de samenwerking met andere organisaties, dan blijkt het draagvlak voor samenwerking met andere organisaties vele malen groter dan voor het openstaan voor nieuwe doelgroepen, hiervoor is het draagvlak klein te noemen. De enige reële mogelijkheid hiervoor is lidmaatschap van commerciële samenwerkingsverbanden.

Promoten

Zijn leden zelf bezig met het onder de aandacht brengen van hun eigen organisatie? Dit kan op diverse manieren: erover praten met andere ondernemers, aanprijzen van de eigen organisatie en werving van nieuwe leden, zeg maar oplopende stappen in het promoten.



Figuur 25. In hoeverre leden hun eigen organisatie promoten (n=385).

Driekwart (77%) van de leden praat geregeld of soms over de eigen organisatie, slechts een kwart doet dit weinig of niet. Ook prijst bijna driekwart (72%) de eigen organisatie aan. Maar nieuwe leden werven, de hoogste stap van promotie, doet minder dan de helft (46%). De andere helft (54%) doet dit weinig of helemaal niet. Werven van nieuwe leden doen CBRB-leden (62%) relatief vaker dan KB-leden (42%). Bij de andere wijzen van promotie is geen verschil tussen KB en CBRB.

De leden is ook gevraagd hoe het hun lukt nieuwe leden te werven. Velen geven aan dat dat erg moeizaam is. *‘Het lukt mij niet. Telkens als ik vraag waarom men geen lid is, maar wel profiteert van ons resultaat wordt er lacherig gedaan. Naar mijn mening is het zeer moeilijk meer georganiseerd te krijgen.’* Of: *‘Veel mensen liften mee zonder lid te zijn. Nieuwe leden werven is moeilijk; men wil wel luisteren, maar niet betalen.’* Andere leden stellen daar tegenover: *‘Het lukt wel, maar er gaat lange tijd overheen’* en *‘Pas nog gedaan, mijn collega had er baat bij en voor mij is de korting interessant.’* Dus het kan wel, maar het is niet eenvoudig.

Op de vraag naar suggesties om leden te werven werden de volgende ideeën geopperd:

- een korte samenvatting met wapenfeiten, die de organisaties voor elkaar hebben gekregen om te overhandigen
- positieve PR

- een jaar lang gratis lidmaatschap met opzegtermijn of contributieverlaging
- gratis toezending magazine
- resultaten boeken die klinken als een klok, dan werf je vanzelf leden
- banken zouden bij verstrekking hypotheek lidmaatschap moeten eisen
- verplicht lidmaatschap

Ledenwerving kan dus vooral worden gestimuleerd door beter en meer communiceren en informeren over successen of het financieel aantrekkelijker maken danwel verplicht stellen van lidmaatschap.

4.4 WERKGEVERSCHAP

Zoals eerder gezegd is de helft van alle ondernemers ook werkgever. Het aandeel hiervan is veel hoger in de container- en tankvaart dan in de Binnenlands/Noord-Zuid droge ladingvaart. Ook hebben we gezien dat werkgevers net zo vaak sociaaleconomische of commercieel georganiseerd zijn als ondernemers zonder personeel. Werkgevers zijn wel vaker nautisch georganiseerd. In de volgende tabel staan deze percentages vermeld waarbij ook het aantal werknemers in dienst bij een georganiseerde werkgevers is opgenomen.

Tabel 13. Werkgevers en werknemers in dienst naar organisatiegraad

	werkgevers		werknemers in dienst	
	aantal	perc.	aantal	perc.
Nautisch-technisch				
niet aangesloten	206	43%	1.216	38%
aangesloten	277	57%	1.954	62%
Totaal	483	100%	3.170	100%
Sociaaleconomisch				
niet aangesloten	227	47%	750	24%
aangesloten	259	53%	2.421	76%
Totaal	486	100%	3.171	100%
Commercieel				
niet aangesloten	355	74%	2.163	68%
aangesloten	124	26%	1.000	32%
Totaal	479	100%	3.163	100%

Uit de tabel blijkt, dat de helft van alle werkgevers (53%) is aangesloten bij een sociaaleconomische organisatie en dit geldt dan ook voor driekwart van de werknemers (76%) van deze werkgevers. Deze aantallen zijn gebaseerd op de eigen opgave van werkgevers in de vragenlijst. Dit betreft alle sociaaleconomische organisaties, niet alleen de vier organisaties met een werkgeversbevoegdheid. Dit verklaart, naast een hogere respons van sociaaleconomisch georganiseerden, waarom het percentage werknemers hier fors hoger is dan het eigen onderzoek van de werkgeversorganisaties.

Eerder in dit onderzoek hebben 63% van de ongeorganiseerde werkgevers aangegeven lid te worden als er één brancheorganisatie zou zijn.

Terugkerend fenomeen in dit onderzoek is, dat arbeidsvoorwaarden relatief onbelangrijk worden gevonden. Werkgevers vinden dit wel belangrijker dan ondernemers zonder

personeel, maar dan nog is het ook onder werkgevers een minderheid die dit belangrijk vindt. Dit rechtvaardigt de conclusie dat een groot deel van de werkgevers het regelen van collectieve arbeidsvoorwaarden minder belangrijk vindt.

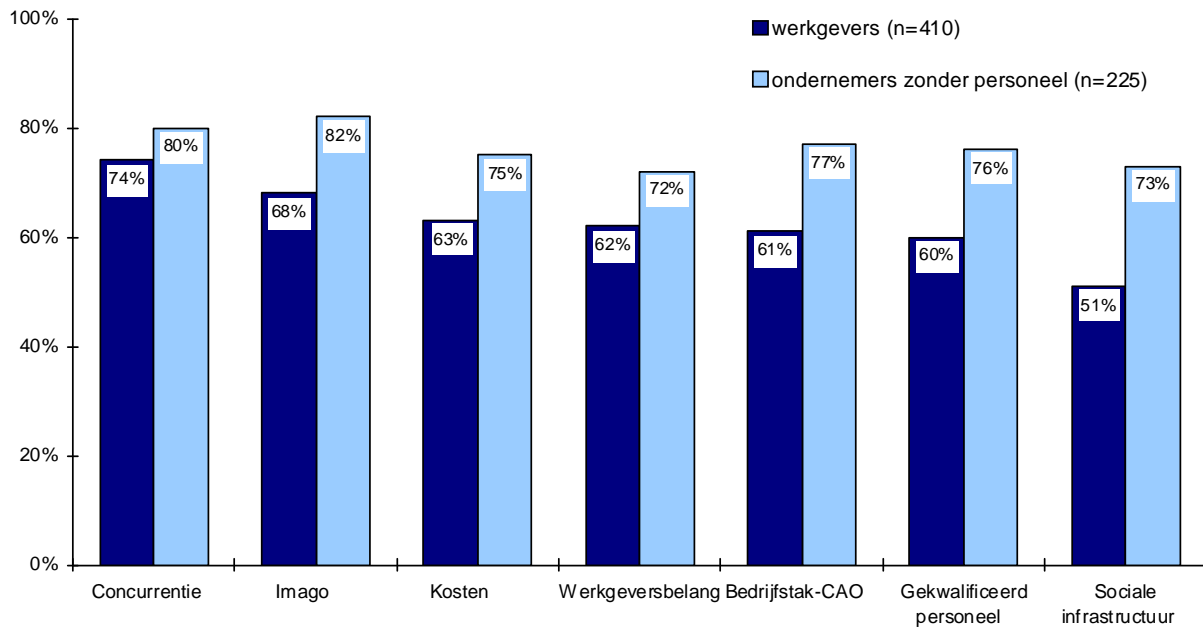
Er kunnen geen significante verbanden worden aangetoond tussen hoe werkgevers en ondernemers zonder personeel kijken naar vertegenwoordiging, beleid, dienstverlening en informatie en promotie van organisaties. Beide groepen zijn eenzelfde mening toegedaan. Het werkgeverschap speelt dus geen rol van betekenis bij het lid worden/ zijn van een sociaal-economische organisatie.

Aan zowel georganiseerde als ongeorganiseerde ondernemers en aan werkgevers en ondernemers zonder personeel zijn enkele tegengestelde stellingen voorgelegd over een binnenvaart-CAO. In de volgende tabel staan de percentages in hoeverre men het eens is met deze negatieve of positieve stellingen.

Tabel 14. Stellingname over de binnenvaart-CAO (n=650).

Stellingen	negatief	positief	
CAO belemmert vrije concurrentie	24%	76%	voorwaarde voor eerlijke concurrentie.
CAO is alleen positief voor vakbonden	28%	72%	draagt bij aan positief imago bedrijfstak.
CAO drijft de loonkosten onnodig op	33%	67%	houdt de loonkosten beter in de hand.
Individueel arbeidscontract is voldoende	34%	66%	bedrijfstak-CAO is nodig als raamwerk.
Uitsluitend in het belang werknemers	35%	65%	is ook voor werkgevers belangrijk.
Zonder CAO net zo aantrekkelijk om in binnenvaart te werken	35%	65%	nodig om personeel te werven en te behouden in de binnenvaart.
CAO verandert niets aan verhouding werkgever-werknemer	42%	58%	draagt bij aan goede verstandhouding werkgever-werknemer.

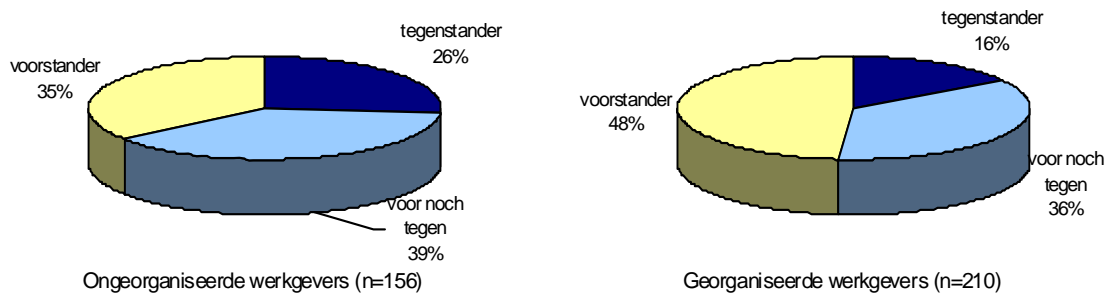
Driekwart van alle ondernemers (72-76%) vindt een binnenvaart-CAO een voorwaarde voor eerlijke concurrentie en goed voor het imago van de bedrijfstak. Ook onderschrijft de meerderheid (58-67%) de andere positieve stellingen over een binnenvaart-CAO. Een derde tot vierde (33-42%) onderschrijft de negatieve stellingen en vindt een binnenvaart-CAO dus onnodig. Zoals te verwachten, is hierbij een significant verband met het al dan niet werkgever zijn. Hoewel men zou verwachten dat werkgevers over het algemeen gebaat zijn bij een bedrijfstak-CAO, blijkt dit niet het geval. Integendeel, werkgevers onderschrijven relatief juist minder de positieve stellingen dan ondernemers zonder personeel, zoals te zien is in de volgende figuur.

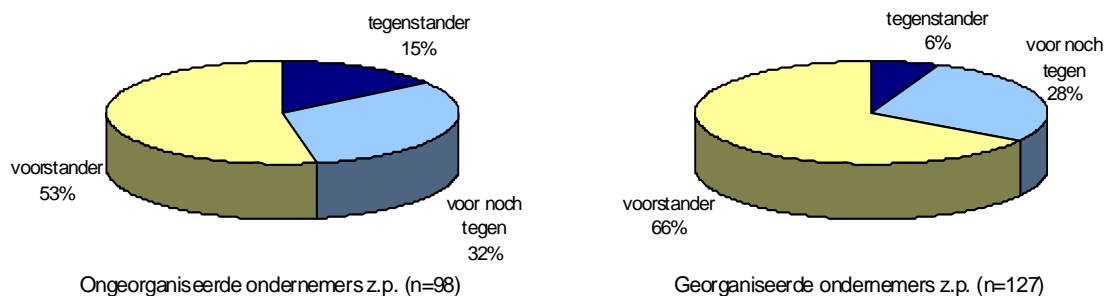


Figuur 26. Aandeel van werkgevers en ondernemers zonder personeel die positieve stellingen onderschrijven.

De ruime meerderheid van ondernemers (72-82%) zonder personeel onderschrijft de positieve stellingen. De stellingen over een voorwaarde scheppen voor eerlijke concurrentie en bijdragen aan een positief imago wordt nog onderschreven door meeste werkgevers, maar bij de andere stellingen is het nog maar een krappe meerderheid (60-68%) en bij de stelling over de sociale infrastructuur vindt nog maar de helft (51%) van de werkgevers dat de CAO bijdraagt aan een goede verstandhouding tussen werkgever en werknemer. De andere helft van werkgevers vindt dus dat het niets bijdraagt.

Op basis van de zeven stellingen kunnen voorstanders en tegenstanders van een binnenvaart-CAO worden onderscheiden. De helft van alle ondernemers (49%) is dan voorstander, een derde (34%) is voor noch tegen en 17% is tegen. Ook hierbij vinden we dit opmerkelijke verschil terug, daarnaast is er ook nog een significant verband met het al dan niet sociaal-economisch georganiseerd zijn. Dit staat in de volgende figuur, waar vier groepen onderscheiden worden: georganiseerde en ongeorganiseerde werkgevers, en dito ondernemers zonder personeel.





Figuur 27. In hoeverre de vier groepen een binnenvaart-CAO onderschrijven.

De grootste groep voorstanders bestaat uit georganiseerde ondernemers zonder personeel (66%) en de kleinste groep voorstanders uit ongeorganiseerde werkgevers (35%). Dit geeft ook duidelijk aan, dat voor ongeorganiseerde werkgevers een bedrijfstak-CAO in de meeste gevallen geen reden is lid te worden, maar een derde deel (33%) van deze groep is hiervan voorstander.

4.5 AFSLUITEND

Sociaaleconomische organisaties moeten hun belangenbehartiging en beïnvloeding van wet- en regelgeving bovenal richten op het vervoers- en marktbeleid. Ook dienen zij zich te richten op de beleidsterreinen nautiek en techniek, sociaal beleid en milieu en veiligheid. KB dient ook speciale aandacht te geven aan het sociale beleid. De leden zijn minder tevreden over het beleid aangaande crisismaatregelen en het transitiecomité en de helft van de leden wil hierover meebeslissen.

De leden vinden het beleidsterrein arbeidsvoorwaarden het minst van belang en slechts een minderheid wil hierover meebeslissen. Dit geldt wel meer voor werkgevers, maar dan nog is het ook een minderheid. Bij de stellingen over een collectieve binnenvaart-CAO is de helft van alle ondernemers voorstander. Opvallende uitkomst is, dat ondernemers zonder personeel vaker voor een collectieve binnenvaart-CAO zijn dan werkgevers.

De leden maken veel gebruik van de helpdesk en zijn hier ook zeer tevreden over. Slechts een minderheid van de ongeorganiseerden heeft behoefte aan persoonlijke advisering. Zowel de leden als de ongeorganiseerden hebben weinig behoefte aan collectieve diensten en mantelcontracten en cursussen.

Over de contributie zijn de meeste leden tevreden, hoewel het een aanzienlijke kostenpost is in verhouding tot het geheel. Dit geldt vooral voor jonge, hoog opgeleide ondernemers en minder voor de 55-plussers. Daarnaast vindt de helft van de ongeorganiseerden de contributie reden zich 'nergens' bij aan te sluiten, bij geen enkele binnenvaartorganisatie.

Informatievoorzieningen vinden de leden erg belangrijk en waarderen zij ook zeer. De helft van de leden bezoekt regelmatig een ledenvergadering en is hierover ook zeer te spreken.

De meeste leden vinden dat de organisaties niet te veel open moeten staan voor andere doelgroepen, maar het belang van vervoerders voorop moeten stellen en moeten waken voor belangenverstrengeling. Wel dienen zij altijd te overleggen met andere doelgroepen in de

binnenvaart. De doelgroep samenwerkingsverbanden geniet hierbij het voordeel van de twijfel, omdat het ook vervoerders zijn.

Werving van nieuwe leden kan vooral worden bereikt door beter en meer te communiceren over successen. Ook denken leden aan het financieel aantrekkelijker maken of verplichtstellen van lidmaatschap.

HOOFDSTUK 5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen van dit onderzoek gegeven aan de hand van de beantwoording van de onderzoeksvragen. We sluiten het hoofdstuk af met aanbevelingen voor Kantoor Binnenvaart en CBRB.

5.1 CONCLUSIES

1. Hoe ziet de organisatiegraad van de binnenvaart eruit?

In dit onderzoek worden drie vormen van organisatiegraad onderscheiden: sociaaleconomisch, nautisch en commercieel. De sociaaleconomische organisatiegraad is de belangrijkste en behelst aansluiting bij een sociaaleconomische organisatie als KB, CBRB of anderszins. In 2011 is dit 35%, 5% minder dan in 1999.

De nautische organisatiegraad, ofwel aansluiting bij Koninklijke Schuttevaer, is 47% en stabiel gebleven ten opzichte van 1999.

De commerciële organisatiegraad door aansluiting bij een commercieel samenwerkingsverband is 24% en ook stabiel gebleven ten opzichte van 1999.

Naar schatting is 25 a 35%, ofwel circa 1.000 ondernemers, 'nergens' bij aangesloten. Dit betekent ook dat de meerderheid (65%, circa 2.000) wel is aangesloten bij een of andere organisatie en dat in dat opzicht de organisatiegraad voldoende groot te noemen is. Kijken we echter uitsluitend naar de sociaaleconomische organisatiegraad, dan is deze wel laag.

In de containervaart en in de Rijn droge-ladingvaart is de sociaaleconomische organisatiegraad het hoogst en het laagste is deze in het speciaal vervoer en de sleep/duwvaart. Tevens zijn 55-plus ondernemers relatief vaker aangesloten bij een sociaaleconomische organisatie dan jongeren tot 35 jaar.

2. In hoeverre zijn KB en CBRB qua dienstverlening en qua belangenbehartiging bekend onder binnenvaartondernemers en -werkgevers?

KB en CBRB genieten grote bekendheid onder georganiseerde en ongeorganiseerde ondernemers. Ook hun belangenbehartiging en dienstverlening zijn goed bekend.

Van de ondernemers die niet zelf zijn aangesloten bij KB en CBRB voelt de helft zich toch vertegenwoordigd en is het eens met het beleid van deze organisaties. De helft van de ongeorganiseerden geeft aan lid te worden als er één brancheorganisatie zou zijn. Bovendien is de meerderheid van de leden voor verregaande samenwerking. Dit maakt het draagvlak voor samenwerking van de drie binnenvaartorganisaties groot.

3. Wat zijn de redenen lid te zijn van CBRB of Kantoor Binnenvaart?

De belangrijkste reden om lid zijn is de beïnvloeding van de wet- en regelgeving in het vervoers- en marktbeleid. Dit staat duidelijk op de eerste plaats, terwijl de arbeidsvoorwaarden op de laatste plaats staat. De beleidsterreinen nautiek en techniek, sociaal beleid en milieu en veiligheid worden ook belangrijk gevonden. KB-leden vinden het sociale beleid het belangrijkste, voor CBRB-leden staan milieu en veiligheid voorop.

Een andere belangrijk reden voor lidmaatschap is de algemene informatieverschaffing via de nieuwsbrief en website en de persoonlijke advisering via de helpdesk.

4. Waarom worden/zijn ondernemers en werkgevers géén lid van KB of CBRB?

De belangrijkste reden is, dat ongeorganiseerden vinden dat KB en CBRB onvoldoende resultaten boeken bij de beïnvloeding van wet- en regelgeving in het vervoers- en marktbeleid. Denk hierbij aan crisismaatregelen, maar ook aan de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Een andere reden is de verdeeldheid tussen KB en CBRB, immers een groot deel van de ongeorganiseerden wil wel lid worden bij vorming van één brancheorganisatie. Een derde reden zijn de kosten van de contributie, dit geldt in het bijzonder voor jonge, hoog opgeleide ondernemers.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR KB EN CBRB

1. Wees realistisch over het aantal en het belang van ongeorganiseerde ondernemers

Slechts een klein deel van de ondernemers is ‘nergens’ bij aangesloten. Wees dus realistisch over het aantal ondernemers dat bereid is zich aan te sluiten bij een sociaaleconomische organisatie. Tweederde deel is immers al aangesloten bij een nautische, commerciële of sociaaleconomische organisatie. Deze ondernemers zullen daarom minder geneigd zijn zich ook nog eens aan te sluiten bij een andere sociaaleconomische organisatie. Bovendien mag worden aangenomen dat een beperkt deel van de ondernemers altijd ongeorganiseerd zal blijven. Dus heel veel nieuwe leden werven in de binnenvaart is niet realistisch om een hogere organisatiegraad te kunnen bereiken.

2. Richt je op ondernemers in alle deelsectoren van de binnenvaart

In de sectoren sleep/duwvaart, speciaal vervoer en zand/grindvaart zitten de meeste ongeorganiseerde ondernemers en hier is dus nog winst te halen. Ondernemers met deze schepen voelen zich blijkbaar minder aangesproken door de huidige organisaties. De organisaties dienen zich hier dus meer op te richten en niet uitsluitend op ondernemers in de droge-ladingvaart, tankvaart en containervaart.

3. Richt je op jonge ondernemers in de binnenvaart

Het is zorgelijk te noemen als de leden van de sociaaleconomische organisatie vergrijzen, terwijl dit niet het geval is in de hele binnenvaart. Daarom verdienen jonge ondernemers de bijzondere aandacht van organisaties en is het zaak meer jonge ondernemers te werven. Dit is ten eerste van belang om representatief te kunnen zijn en ten tweede van belang voor het voortbestaan.

4. Communiceer over successen

De successen van KB en CBRB moeten beter worden gecommuniceerd naar ongeorganiseerde ondernemers. Hoewel het goed is open te communiceren, bijvoorbeeld over het niet verbindend kunnen verklaren van de CAO, is het ook van groot belang (kleine) successen te benadrukken. De indruk bestaat dat ongeorganiseerden niet altijd weten van resultaten of successen, maar wel goed op de hoogte zijn van wat nog niet geheel gelukt is.

5. Richt één brancheorganisatie op

Het draagvlak in de binnenvaart blijkt groot genoeg om één brancheorganisatie op te richten, bestaande uit KS, KB en CBRB. De voordelen van samenwerking zijn groot. Ten eerste verhoogt het de slagkracht aanzienlijk door bredere expertise en een efficiëntere werkwijze.

Ten tweede zorgt toevoeging van KS voor een veel hogere sociaaleconomische organisatiegraad, namelijk van een stijging van circa 17%. Ten derde is de verwachting dat meer ongeorganiseerde ondernemers zich zullen aansluiten. Ten vierde zal één brancheorganisatie naar alle waarschijnlijkheid voldoen aan de representativiteits van 55%. Dit opent de mogelijkheid de CAO algemeen verbindend te laten verklaren voor de hele bedrijfstak. Voorwaarde hiervoor is wel, dat dit wordt opgenomen in de statuten van de nieuw te vormen brancheorganisatie.

6. Betrek commerciële samenwerkingsverbanden bij oprichting één brancheorganisatie

Onderzoek de mogelijkheid of commerciële samenwerkingsverbanden of de leden van deze verbanden bereid zijn zich aan te sluiten bij de nieuw te vormen brancheorganisatie.

7. Kies voor een uniforme contributieregeling bij vorming één brancheorganisatie

Bij vorming van één brancheorganisatie is het van belang de contributie niet te verhogen. Zeker gezien het feit, dat jonge ondernemers nu al meer moeite hebben met deze kosten en het juist van belang is hen te binden. Tevens moet er een uniforme regeling zijn, die voor iedereen gelijk is, zodat duidelijk is dat het één organisatie is.

8. Richt je op de economische ondersteuning van binnenvaartondernemers

Het beleid van KB en CBRB moet, binnen de mogelijkheden van de organisatie, zoveel mogelijk gericht zijn op het verkrijgen van een eerlijke en rendabele vrachtprijs voor hun leden. Die mogelijkheden zijn beperkt door de Mededingingswet. Van belang is hier duidelijk over te communiceren met de leden en ook ongeorganiseerde ondernemers. Ook de nieuw te vormen brancheorganisatie moet zich nadrukkelijk richten op economische ondersteuning. Andere beleidsterreinen of persoonlijke dienstverlening als collectieve diensten en mantelcontracten verdienen minder aandacht, omdat ondernemers hier minder behoefte aan hebben.

9. Onderzoek de behoeften van werkgevers

De huidige CAO en pensioenregeling, waarvoor de organisaties zich sterk maken, spreekt onvoldoende aan bij georganiseerde en ongeorganiseerde werkgevers. Ondernemers zonder personeel zijn wel voor een CAO. Nader onderzoek is vereist hoe de CAO en pensioenregeling eruit zouden moeten zien om de instemming en interesse van alle werkgevers te wekken. Ook is het mogelijk dat werkgevers andere behoeften hebben dan de organisaties nu bieden. Dit verdient nader onderzoek.