

‘Schippers houden de verzuiling in stand’

Voor de binnenvaartsector liggen er nog vele kansen, maar de versnippering van belangenorganisaties in de sector vormt een belemmering. Rondetafelgesprek over een branche in beweging.

DE VEELHEID aan naambordjes in de hal van Kantoort Binnenvaart in Rotterdam spreekt boekdelen. Om er enkele te noemen: Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB), Onafhankelijke Nederlandse Schippersakbond (ONS), Nederlandse RK Bond van Reders en Schippers St. Nicolaas, Bond van Eigenschippers, de Algemene Maatschappij voor Varenden. ‘Een mooi plaatje’, zegt dr. **Harry Geerlings**. ‘De binnenvaart kent zoveel verschillende groepjes. Dat verzwakt de sector.’

Geerlings, hoofddocent van de afdeling bestuurskunde aan de Erasmus Universiteit, is deskundige op het gebied van transport en logistiek. Hij is gespreksleider van het Rondetafelgesprek over logistiek, en dan met name de rol van de binnenvaart, dat plaatsvindt bij Kantoort Binnenvaart, de overkoepelende organisatie van al die verschillende schippersbonden. Aan tafel zitten ook **Erik van Toor**, directeur van Kantoort Binnenvaart, **Rink Jan Slotema**, beleidsadviseur van de verladersonorganisatie EVO, en **Hans Erik Ouwehand**, directeur van het koeriersbedrijf JBM Koeriers en bestuurlijk actief binnen de transportorganisatie TLN.

De versnippering in de binnenvaart is slecht voor de sector. De stelling wordt niet op enig moment als zodanig in de discussie gebracht,

maar gedurende het hele gesprek komt het onderwerp diverse malen terug. Op Geerlings constatering dat het kennelijk niet mogelijk is om alle schippersorganisaties met elkaar te laten fuseren, antwoordt Van Toor:

‘Dat zou ideaal zijn, maar ik geloof niet dat zoiets snel gebeurt. Er is zoveel emotie. Jammer. We zouden er trots op kunnen zijn, want we doen al veel samen op gebieden als onderwijs, innovatie, telematica of de dagelijkse nieuwsdienst. Wij zijn conservatief, als een van de weinige sectoren hebben wij de verzuiling in stand gehouden. Het zou al mooi zijn als we dichterbij elkaar toe zouden groeien.’

Ouwehand herkent het probleem van verdeeldheid wel. ‘Bij TLN hebben we dat ook gehad, maar gelukkig hebben we het al lang geleden achter ons kunnen laten. Het is funest als je niet met één mond kunt praten. Nadat we dat proces van fuseren bij TLN doorlopen hadden, is de effectiviteit van onze lobby een stuk verbeterd.’

Slotema, die beklemtoont dat er op het gebied van de infrastructuur geen belangtengestelling bestaat tussen

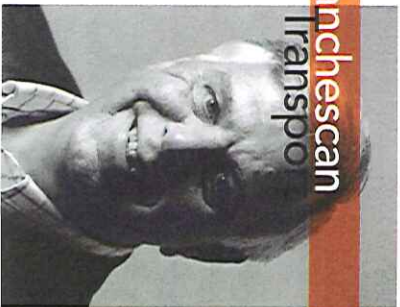
‘Wat kán, gaat al via de binnenvaart. Maar daarbuiten is het een vechtmarkt’

Rink Jan Slotema

vervoerders en de in EVO verenigde opdrachtgevers, zegt het toe te juchten als de binnenscheepvaart een zwaargewicht zou binnenhalen om al die organisaties bij elkaar te brengen. ‘Gezamenlijkheid is ook in het belang van ons verladere. Wat zeg ik: niet alleen in het belang van de verladere, maar ook van Nederland als transportland.’ Geerlings: ‘Van Europa zelfs!’ Hij doet erop dat de Nederlandse binnenvaartvloot vervult de grootste van Europa is, en dat je Nederlandse binnenvaartschippers overal tegenkomt. Geerlings is nauw betrokken geweest bij het project Transumo A15, over de verbinding tussen de Tweede Maasvlakte en het achterland. ‘Er komen jaarlijks 11 miljoen containers in Rotterdam aan. Die zijn al lastig naar het achterland te vervoeren. Dat moet straks groeien naar 33 miljoen. Hoe moet dat, zeker als de milieuruimte door EU-regelgeving steeds kleiner wordt? Gelet op bereikbaarheid en duurzaamheid kan, nee, moet de binnenvaart een belangrijke rol spelen. Daarom mogen bedrijven alleen op de tweede Maasvlakte investeren als ze 40 procent van de containers door de binnenvaart laten vervoeren.’ 45 procent, corrigeert Van Toor. ‘Oké, 45 procent. De weg zit vol, er is voor wegtransport fysiek geen ruimte meer. De binnenvaart heeft nog capaciteit om tien keer meer vracht te vervoeren dan nu, en schoner. Maar ...’

>

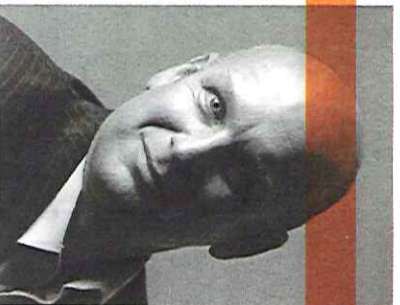




HARRY GEERLINGS is universitair docent Bestuurskunde aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam. Ook was hij nauw betrokken bij het project Transumo A15, een studie naar de bereikbaarheid en duurzaamheid in de Rotterdamse regio als straks de Tweede Maasvlakte is aangelegd.



RINK JAN SLOTEMA werkt nu acht jaar bij EVO, de organisatie van bedrijven die goederen te vervoeren hebben. Omdat hij voor die tijd dertig jaar lang bij bedrijven werkte die heel veel goederen te vervoeren hadden, kent hij de transportsector op zijn duimpje. Bij EVO is hij specialist binnenvaart en spoorwegtransport.



ERIK VAN TOOR is sinds 2008 directeur van Kantoor Binnenvaart, de overkoepelende organisatie van een groot aantal schippersbonden. Voor die tijd heeft hij zelf zeventien jaar als binnenvaartondernemer gewerkt. Toen zijn kinderen beiden een jaar op een internaat zaten, heeft Van Toor zijn schip verkocht.



HANS ERIK OUWEHAND is samen met zijn broer eigenaar van KBM Koeriers, een koeriersbedrijf met zo'n veertig auto's. Hij is voorzitter van de Verenigde Koeriers- en Expresbedrijven, onderdeel van de ondernemersorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN). Hij spreekt als ondernemer, op persoonlijke titel.

'Op dat "maar" zat ik te wachten', lacht Slotema. 'Maar', vervolgt Geerlings, 'kan de binnenvaart dat waarmaken? Je ziet dat het wegvervoer steeds schoner wordt, innovatiever, en dat de binnenvaart achterblijft.' Slotema: 'De binnenvaart is belangrijk. Ze vervoert zo'n 30 procent van de totale lading, en daarvan is weer 90 procent bulk. Dat doen ze gewoon goed. Als het een keer laag water is, en schepen nog maar de helft kunnen vervoeren vanwege de diepgang, verduubelen de tarieven. Dat is een nadeel. Dan gaat er wel eens meer via de weg of laat men de lading gewoon even liggen. Wat kán, gaat al via de binnenvaart. Maar daarbuiten is het een vechnmarkt. En in gewone periodes gaat het om de prijs.'

De binnenvaart gaat gebukt onder een enorme overcapaciteit.

'Tijdens de hoogconjunctuur van 2007 heeft de sector veel geïnvesteerd. Er is deels op speculatie gebouwd', zegt Van Toor. 'We hebben nu een heel moderne vloot, maar door de vraaguitval is er inderdaad heel veel overcapaciteit. Vorig jaar leidde dat tot desastreuze vrachtprijzen.' Op de vraag of daar een oplossing voor is, antwoordt hij: 'In 1998 is het systeem van evenredige vrachtverdeling geïmplementeerd (waarbij schippers in volgorde van aamelding vrachten kregen

toebeideeld, red.). De service is daar door toegenomen. Toen de economie bloeide, ging het goed, maar daarna leidde het tot ongebreidelde concurrentie. Terwijl een schipper hooguit kan besluiten alleen overdag te varen, kan een grote rederij zijn kosten drukken door een deel van zijn schepen stil te leggen. We proberen nu ook zo iets te bereiken, door de oprichting van bijvoorbeeld coöperaties.'

'Hoeveel capaciteit wordt er niet gebruikt?' vraagt Geerlings belangstellend. Van Toor: 'Ik schat 20 procent. En vorig jaar was dat 30 tot 40 procent.' Slotema zegt dat zijn achterban geen voorstander is van een oplegging, waarbij schippers collega's betalen om hun schip aan de kant te laten – iets wat overigens al door de Nederlandse Mededingingsautoriteit werd verboden. 'Maar er is meer', aldus Slotema. 'Er zit een schakel tussen de verladers en de vervoerders: de bevrachters, die zorgen voor de afstemming. Bevrachters hebben doorgaans wel langjarige relaties met verladers, en met enkele schipperscoöperaties, maar lang niet

met alle schippers afzonderlijk. Nu het slecht gaat willen veel schippers wel tot zo'n coöperatie toetreden. Maar de ervaring leert dat toen het goed ging in de sector, ze als kikkers uit een kruiwagen sprongen.'

De prijsvorming in de transportsector is volkomen zoek.

Ouwehand ziet duidelijke overeenkomsten tussen de binnenvaart en de koeriersmarkt: veel individuele ondernemers, schaalvergroting en concentratie. 'Ik zie de ladingstromen ook in onze sector groeien', zegt hij. 'Maar het is ongehoord wat voor tarieven er betaald worden. Ver onder de kostprijs. Ondernemers draaien jaar op jaar verlies. Ze zijn niet in staat fatsoenlijk hun prijs te rekenen. Men richt zich teveel op wat anderen rekenen.' Hij ziet dat in de koeriersbranche diverse bedrijven failliet gaan, maar dat die na een doorstart schuldenvrij weer doorgaan. 'De overcapaciteit wordt niet uit de markt gehaald.'

In de binnenvaart blijft dat mechanisme, zelfs zonder faillissementen, nog veel harder te werken. 'Bij ons zijn heel weinig faillissementen', legt Van Toor uit. 'Dat komt door de houding van de banken. Een schip blijft een schip. Na een faillissement komt een schip er in potentie sterker uit, en dat tast de solvabiliteit van de hele sector aan. De banken zijn zich daarvan bewust. >

Het is ongehoord

wat voor tarieven er betaald worden. Ver onder de kostprijs'

Hans Erik Ouwehand

'Somme schippers zijn technisch faillet, maar kunnen gewoon doorvaren'

Erik van Toor

Somme schippers zijn technisch faillet, maar kunnen gewoon doorvaren. Dat is anderen een doorn in het oog,' Ouwehand vraagt of er nog wel instroom is in de sector. Van Toor, die tot 2006 zeventien jaar zelf als schipper heeft gevaren – 'zolang je kinderen aan boord zijn, is het een prachtig vak' – antwoordt: 'We zien wel instroom, mensen van de wal, depersoneel uit Oost-Europa, maar dat zijn geen toekomstige ondernemers. Dat is een probleem.' Als Slotema toevoegt dat het aantal kleine schepen daardoor afneemt, merkt Ouwehand op dat de schaarste die daardoor ontstaat, gunstig is. Van Toor ziet dat anders: 'Die schaarste is misschien positief op de korte termijn, maar die schippers hebben geen geld voor nieuwbouw. En het gaat om schepen van vijftig, zestig jaar oud. Dat gaat een probleem opleveren.' Ook die kleinere schepen zijn namelijk belangrijk in de hele keten. Geerlings: 'Maar het ministerie, dat aanvankelijk vóór een oplegging was, ziet dat ook. Hoe reageren ze?' Van Toor: 'Positief. Het ministerie is actief. We krijgen steun uit de Tweede Kamer. In het Regereeraakkoord staat ook een zin over het belang van de binnenvaart. Dat zien wij als een overwinning. Maar ja, de sector is te versnipperd om een vuist te kunnen maken. Slechts 30 procent van de schippers is aangesloten bij een organisatie. 70 procent bestaat uit *free riders*.' Slotema knikt. 'Maar dat zit in de genen. Al honderd jaar. Een schipper zit altijd alleen op zijn schip, met vrouw en kinderen.' Ouwehand ziet nog een parallel. 'Ondernemers willen best samenwerking, maar daar moet de buurman mee beginnen. Even niet rijden of niet varen? Ze durven niet, bang dat de concurrentie er uiteindelijk met hun klanten vandoor gaat. Ik herken dat.'

Door die versnippering heeft de binnenvaart te weinig macht.

Geerlings: 'Bij grote terminals als ECT is de binnenvaart het afvalputje. Soms wordt een binnenvaartschipper als hij aan de kade ligt te laden, wel drie keer weggestuurd omdat er een zeeschip aankomt. Maar dat heeft ook een andere kant: het komt ook vaak voor dat een schipper meldt dat hij over zes uur bij de terminal arriveert, terwijl hij zeker weet dat hij dat niet gaat halen.'

Van Toor bestrijdt dat. 'In veel gevallen lopen ze bij andere terminals vertaging op. Ook bij opdrachtgevers is namelijk sprake van versnippering. Een schipper moet soms wel tien terminals af. En het volgende schip ook. Er zou een centraal systeem moeten komen, zodat de hele tijd duidelijk is waar een schip zich bevindt.' Maar Van Toor erkent dat de binnenschippers door die versnippering te weinig macht hebben. In tegenstelling tot de grote deep sea-rederijen hebben de binnenschippers geen commerciële binding met de terminalhouders.' Geerlings knikt. 'En dat leidt tot een doelziele houding. De sector is een keten, en daarin hebben ze niet de macht. Afvalputje is misschien wat zwaar uitgedrukt, maar ze zijn zonder twijfel de zwakste schakel.'

De binnenvaartsector wordt door de overheid teveel bevoordeeld.

Ouwehand heeft de afgelopen jaren gezien hoe de binnenvaart door de overheid werd gefaciliteerd, hoe waterwegen werden verbreed en bruggen verhoogd, opdat de steeds grotere schepen konden passeren. 'Wij vechten met elkaar op hetzelfde beschikbare budget. De weg trekt aan het kortste eind. Daar is relatief weinig geïnvesteerd in uitbreiding.' Slotema spreekt dat tegen. 'De bin-

nenvaart mag inderdaad teverden zijn met wat er is gebeurd. Maar de

Crisis- en Herstelwet heeft daar verandering in gebracht. Minister Geerlings heeft heel wat schoppen in de grond kunnen steken. Er is bij de weg duidelijk sprake van een inhaalslag.' Ouwehand knikt. 'Gelukkig is het rekeningrijden van de baan', zegt hij. Slotema: 'Als sector vinden wij dat toch jammer. Ondernemers denken er verschillend over, maar als je het wegennet bereikbaar wilt maken, moet je prijzen leggen. Het systeem dat werd voorgesteld, was echter te ingewikkeld. Daarom heeft dat het niet gehaald.'

'Door bezit goedkoper te maken en rijden duurder, ga je volgens mij de verkeerde kant op', zegt Ouwehand. 'Het autobezit zal toenemen. Als het mooi weer is, is het rustig, maar als het regent komen al die auto's ineens de weg op. In het openbaar vervoer hebben we busbanen. Waarom doen we dat ook niet voor de transportsector? Voorrang voor "openbaar goederenvervoer". Wij mogen best meer erkenning voor onze sector opeisen. Logistiek is belangrijk, het is toch de motor van Europa? En er zou niet alleen bij de overheid meer begrip moeten zijn voor de transportsector, maar ook bij particulieren. In Griekenland lag alles twee weken plat, toen was

duidelijk wat transport betekent voor een maatschappij. We moeten onze rug recht houden en vragen wat we nodig hebben. Je ziet dat een timmerman die alleen zijn hamer meebrengt zeventig euro per uur rekent. Wij komen met een investering van tonnen en vragen maar 45 euro.' Van Toor: 'Ik zou wensen dat al die belangenorgerisaties in onze sector één grote binnenvaartorganisatie zouden worden met een sterke lobby. Ook naar klanten toe.'

Geerlings knikt instemmend. 'Ik hoop dat de binnenvaartsector zich kan transformeren tot een echte industrie. De binnenvaart moet een lopende band worden. Want dat is transport.' <

'Bij grote terminals als ECT is de binnenvaart het afvalputje'

Harry Geerlings