

Ministerie van Milieu en Infrastructuur
Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
t.a.v. de heer drs. M.E.P. Dierikx,
directeur-generaal transport en logistiek

Reactie van Kantoor Binnenvaart op het rapport van binnenvaartambassadeur Verberk

Rotterdam, 7 december 2010.

Geachte heer Dierikx,

Kantoor Binnenvaart heeft met interesse kennis genomen van het rapport van de binnenvaartambassadeur. Allereerst past het ons ambassadeur Verberk te danken voor zijn met hoofd en hart geschreven rapport en de beide ministeries voor het faciliteren van dit advies.

Algemeen

Over het geheel genomen kunnen wij ons vinden in de conclusies van het rapport. Wij vinden evenwel de conclusies met betrekking tot crisisarrangementen voor de korte termijn teleurstellend. Dit zal immers de bestaande situatie in de binnenvaart van de - door het onderzoek van NEA bevestigde - overcapaciteit in vervoerscapaciteit ten opzichte van het ladingaanbod nog enige jaren laten voortbestaan. Naar onze mening onnodig lang.

Deze onbalans in de markt zal leiden tot voorlopig blijvend slechte resultaten bij de binnenvaartondernemers. De vervoerde volumes zijn blijkens de overslagcijfers terug op het niveau van het jaar 2008, de vrachtprijsontwikkeling blijft hier echter ver op achter.

De slechte resultaten gelden ook voor zelfstandige schippers die part noch deel hebben aan de gecreëerde overcapaciteit in de markt en zich terughoudend en verantwoord hebben gedragen in de eertijds 'overspannen' markt. Hun inkomenspositie staat onder sterke druk en dit zal de komende jaren zo blijven. Bovendien zal dit gegeven het des te moeilijker maken de door de klanten, sector, overheid en havens gewenste vernieuwingen door te voeren.

Deze 'verarming van de bedrijfstak' leidt ook tot problemen op de lange termijn. De gewenste verschuiving van weg naar water, de innovatie en de 'vergroening' zal hierdoor waarschijnlijk langdurig vertraagd worden. Een ongewenste ontwikkeling die zich keert tegen de door de maatschappij gewenste 'decarbonising'.

De winsten en cashflow in de sector zullen naar de verwachting van Kantoor Binnenvaart nog jaren onder druk blijven staan door het teveel aan capaciteit in de markt. Oorzaak hiervan is niet zo zeer gelegen in vraaguitval als gevolg van de kredietcrisis, maar de wildgroei van investeringen in scheeps capaciteit van de laatste jaren. Deze ontwikkeling is mede mogelijk gemaakt door het vrijwel ongelimiteerd verstrekken van kredieten gedekt door borgen, zonder naar de macro-economische gevolgen voor de sector te kijken. Forse overcapaciteit is het gevolg. Dat is beslist niet uitsluitend toe te rekenen aan de betreffende binnenvaartondernemers; de kredietverleners en bemiddelaars zijn hier mede debet aan. Het systeem van borgstelling dient naar ons oordeel nader bezien te worden. Ons advies is om in de toekomst een 'goedkeuringscomité' in te schakelen bij het verlenen van borgen voor nieuwbouwfinanciering.

Specifiek

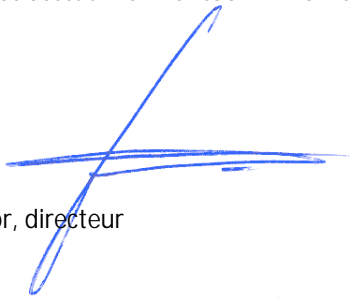
De conclusies van de ambassadeur met betrekking tot de goede perspectieven voor de binnenvaart gelet op de verwachtingen en in combinatie met de maatschappelijke voordelen, onderschrijven wij. De binnenvaart gaat een goede toekomst tegemoet, mits echter aan een aantal voorwaarden wordt voldaan die naar onze mening cruciaal zijn.

Wij zullen in de bijlage de punten in het rapport puntsgewijs toelichten.

Kantoor Binnenvaart zal graag haar kennis en ingang in de sector namens haar aangesloten ondernemers en in het belang van de hele sector inbrengen in het verdere overleg.

Wij zijn gaarne bereid nadere toelichting te geven op deze eerste reactie.

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur van Kantoor Binnenvaart,



F. van Toor, directeur

Bijlage bij reactie Kantoor Binnenvaart op het rapport Verberk

1. Professionalisering en cultuuromslag.

Op het gebied van bedrijfsvoering is veel te winnen. Op een aantal terreinen zal een cultuuromslag gerealiseerd moeten worden door professionalisering van het logistieke proces, noodzakelijk om tot de gewenste structuurverbetering te komen.

Naar onze mening is adequate voorlichting en scholing gericht op economische en logistieke processen daarvoor een basisvoorwaarde.

Kantoor Binnenvaart is voorstander van (deel)opleidingen op het gebied van economische bedrijfsvoering, logistiek en planning zowel voor de startende als de reeds varende schippers. Deze kunnen een belangrijke ondersteuning vormen voor de strategische beslissingen die binnenvaartondernemers bij tijd en wijle moeten nemen met het oog op de continuïteit van hun ondernemingen.

In de land- en tuinbouw zijn met de zogenaamde 'education permanente' in de eigen sector goede resultaten geboekt (bijvoorbeeld NICE-Nijenrode). Dit kan zeker ook van toepassing zijn voor de binnenvaart. Graag werken wij met het transitiecomité samen hoe zulks binnen een overzienbare periode gerealiseerd zou kunnen worden.

2. Sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging

Kantoor Binnenvaart wil toekomstgericht denken. We herinneren aan de oprichting van onze uitvoeringsorganisatie, waarbij de lidorganisaties zich tot doel stellen de belangen van de zelfstandige schippers centraal en eenduidig naar buiten te brengen. De Kantoor Binnenvaart-organisaties achten het daarbij een conditio sine qua non dat de belangenbehartiging van vervoerders en bevrachters gescheiden moet worden en blijven. De belangen van deze schakels in de keten lopen immers niet parallel, zoals uit deze crisis weer eens duidelijk naar voren is gekomen.

Kantoor Binnenvaart wil zich inzetten voor de belangen van de zelfstandige schipper-ondernemers - die de afgelopen decennia een groeiend aandeel voor hun rekening namen - en daarmee de voorwaarden scheppen voor een evenwichtige dienstverlening aan het verladend bedrijfsleven. Dit alles binnen de maatschappelijke kaders van duurzaam ondernemen, waarbij de mogelijkheid voor een verantwoorde en rendabele bedrijfsvoering gewaarborgd moet zijn.

3. Markttransparantie

Markttransparantie is noodzakelijk in een markt met vele aanbieders die hun opdrachten van relatief weinig opdrachtgevers betrekken. Er zijn momenteel al een aantal initiatieven die de transparantie voor de binnenvaartondernemer bevorderen, bijvoorbeeld Vrachtindicator, Bargelink en Logos. Kantoor Binnenvaart stelt sinds jaren een rekenprogramma voor kostprijs- en resultaatberekeningen gratis ter beschikking. Hoewel dit alles bijdraagt aan meer inzicht in marktontwikkelingen, blijft dit te beperkt om tot een werkelijk level playing field te komen. Wij vinden daarom verdere uitbouw van deze private sectorinitiatieven noodzakelijk. Het door Verberk geadviseerde en door de overheid te faciliteren prijsindexmechanisme wordt daarom door ons van harte ondersteund.

Kantoor Binnenvaart pleit voor een uitbreiding van de markttransparantie met een openbare databank voor capaciteitsmelding binnen de EU. Tijdig, volledig en betrouwbaar inzicht in geplande capaciteitsuitbreiding in de sector kan prohibitief werken voor extreme overcapaciteiten, zoals waar nu sprake van is.

De door de EU geïnitieerde CCR-marktobservatie dient dan ook naar onze mening op korte termijn te worden uitgebreid, ten einde te voldoen aan de gewenste tijdigheid, volledigheid en betrouwbaarheid, ook op het vlak van de verwachte vraag naar scheepsruimte. Daarmee wordt het een (mede) beslissingsinstrument voor de individuele binnenvaartondernemer als meer solide basis voor (her)investeringen.

4. Samenwerkingsverbanden

Kantoor Binnenvaart onderschrijft de voordelen van samenwerking tussen ondernemers, zoals door Verberk geadviseerd. Dit ontstaat echter niet vanzelf, daarom zal er instrumentarium moeten worden ontwikkeld om dit te bereiken.

Kantoor Binnenvaart heeft daarom al eerder initiatieven genomen tot raadpleging van en samenwerking met instellingen als Movisie, de Nederlandse Coöperatieve Raad en de bestaande binnenvaartcoöperaties, om dit proces te ondersteunen met kennis en ervaring.

Om het voorgaande te laten landen moet tegelijkertijd een proces van discussie en bewustwording worden gestart binnen de sector over de voor- en nadelen, mogelijkheden van en grenzen aan samenwerking. Dit moet het draagvlak creëren voor een sterkere en zelfbewuste binnenvaartsector, noodzakelijk om de gewenste doelen van de overheid, commerciële partijen, havens en de sector zelf te realiseren. Niet voor niets wordt immers de 'verdeeldheid' in de sector door alle partijen als onwenselijk ervaren.

5. Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Kantoor Binnenvaart heeft diverse initiatieven actief ondersteund en/of geïnitieerd en is voornemens dit ook in de toekomst te blijven doen. De binnenvaart heeft naar onze mening met de maatschappelijke trend naar MVO goud in handen, maar moet leren dit te 'verzilveren' en in de eigen bedrijfsvoering te verankeren. De ervaringen tot dusver zijn bemoedigend, maar kunnen zeker een versnelling gebruiken.

Instrumenten als hygiëncode, scheepsafvalstoffenverdrag en arbocatalogus, zijn bedoeld om MVO mede gestalte te geven, hoewel de uitvoering vooral vanuit de opdrachtgevers nog vaak te wensen overlaat. Het verladend en vervoerend bedrijfsleven zullen hier gezamenlijk inhoud aan moeten geven, de overheid dient hier zijn toezichthoudende taak serieus te nemen. Havens dienen vanuit hun verantwoordelijkheid de nodige faciliteiten ter beschikking te stellen.

6. Innovatieve logistieke concepten

De sector heeft met het EICB zijn eigen portaal naar innovatieve logistieke concepten ingericht. Voldoende bestuurlijke transparantie en toegankelijkheid van deze instelling kan de acceptatie en slagvaardigheid verder vergroten. De door Verberk voorgestelde samenwerking in een uitvoeringsorganisatie kan hieraan een bijdrage leveren.

Kantoor Binnenvaart ondersteunt dit advies, waarbij opgemerkt dat het EICB dicht bij de praktijk aan boord moet worden gebracht.

7. Onderwijs en scholing

Scholing, opleiding en training zijn essentieel als basis van ondernemer- en vakmanschap. Aansluiting van scholenveld en het varende bedrijfsleven moet daarbij vanzelfsprekend zijn. Het door werkgevers en werknemersorganisaties vanuit de Stichting CAO ingestelde Onderwijscentrum Binnenvaart (OCB) heeft hierin een grote kwaliteitsslag gemaakt. Om de effectiviteit van het OCB verder te vergroten en een beroep te kunnen doen op Europese middelen pleit Kantoor Binnenvaart voor omvorming van het huidige OCB naar een sectorfonds.

Scholing, voorlichting, cursussen, etc. over verbetering van bedrijfskundige, logistieke en economische bedrijfsvoering moeten bevorderd worden en onderdeel blijven van een permanent proces.

8. Impuls voor de containerbinnenvaart

Kantoor Binnenvaart onderschrijft Verberks visie op de knelpunten en kansen voor de containerbinnenvaart.

Havenbedrijven, operators en terminals zijn als eerste aan zet om door effectievere planning en transparantie van het indelingsproces de knelpunten, welke immers binnen hun scope liggen, op te lossen. Van vervoerders mag worden verwacht dat zij hun schepen en exploitatie aanpassen aan de logistieke wensen van de klant.

9. Diversiteit vloot

Kantoor Binnenvaart is één van de initiators van het rapport over de positie van het kleine schip. Wij kijken al jaren met zorg naar de discrepantie tussen enerzijds de structureel te laag blijvende omzetten van het kleine schip en anderzijds de relatief toenemende vraag uit de markt naar dit soort schepen.

De vloot van schepen boven de 86 meter-grens is sterk in onbalans met de huidige vraag en zal dit naar verwachting nog geruime tijd blijven. De negatieve effecten hiervan werken door in de hele sector.

Hieraan kan nog de waarschuwing worden toegevoegd dat als de overcapaciteit in de (zeer) grote schepensector blijft voortduren, dit een negatief effect heeft op het voortbestaan van het kleine schip. Dan komt er immers een afwentelingmechanisme in de markt op gang door vracht overheveling van klein naar groot schip. Het grote schip heeft vanwege de schaalgrootte veelal lagere exploitatiekosten. Dat wordt in sommige gevallen nog vergroot door mogelijke vrijstelling van rente en aflossing gedurende een aantal jaren!

10. Onderbouwing en impactanalyse regelgeving

Kantoor Binnenvaart onderschrijft de conclusies van de ambassadeur dat nut en noodzaak van (wijzigingen in) de regelgeving vanuit Straatsburg (CCR) en Brussel (EU) beter onderbouwd dienen te worden. Te gedetailleerde regelgeving werkt contraproductief.

Kantoor Binnenvaart is van mening dat in bepaalde gevallen doelregelgeving de voorkeur verdient boven het gedetailleerd vastleggen van middelen.

IV.2.1. Inzet Europese Fondsen

ESO en EBU hebben nog altijd geen unanimititeit over de besteding van de Reservefondsen om deeloplossingen voor de crisisbestrijding uit te kunnen voeren. Er zijn concrete voorstellen gedaan door ESO over besteding voor de droge ladingsector, maar de achterbanverschillen tussen ESO en EBU lijken tot op heden te groot voor overeenstemming. Hier wreekt zich ook het onder punt 2 gesignaleerde probleem van de belangenvermenging van vervoerders en bevrachters.

Kantoor Binnenvaart blijft alles in het werk stellen om tot een gezamenlijke advisering aan de Europese Commissie te komen.

IV.2.2. Rol overheid

De overheid heeft een centrale rol met betrekking tot de infrastructuur, voorwaarde om de logistieke processen adequaat uit te kunnen voeren. Het omgekeerde is ook waar, daarom onderschrijft Kantoor Binnenvaart Verberk's conclusie dat de overheid een faciliterende rol dient te spelen in de nodige structuurversterking van de binnenvaart.

Wanneer de overheid daadwerkelijk inhoud wil geven aan haar wens van vergroening van het transport en vermindering van de verkeerscongesties, dan zal dit ook door haar en haar vertegenwoordigende instellingen middels beleid en daden ondersteund moeten worden. Modal shift naar het duurzaamste transportmiddel zal een politieke keuze moeten zijn en kan worden bevorderd door voorlichting, infrastructuurverbetering en stimulerend overheidsbeleid.

V.2. Instellen Transitiecomité

Binnenvaartambassadeur Verberk adviseert een transitiecomité om een aantal van zijn voorstellen op korte termijn in uitvoering te kunnen brengen. Kantoor Binnenvaart kan zich daarin vinden, maar is wel van mening dat dit zorgvuldig en, naar de ondernemers toe, geloofwaardig moet gebeuren. Dit transitieproces zal op een professionele en onafhankelijke wijze begeleid moeten worden ten dienste van alle betrokkenen. Wij verwachten dat een dergelijk comité een aanjagende rol zal hebben bij de ingewikkelde processen noodzakelijk voor de structuurversterking van de binnenvaart en de (bedrijfsmatige) organisatie van binnenvaartondernemers.

Gelet op de complexiteit, het tijdsbeslag en de grote belangen voor sector en maatschappij, achten wij het verstandig een door alle betrokken partijen geaccepteerd organisatie-adviesbureau in te schakelen. Kantoor Binnenvaart ziet hier - bij voorkeur - een initiërende en faciliterende rol voor de Rijksoverheid weggelegd.

Rotterdam, 7 december 2010

