



**Hoorzitting Europese Commissie  
16 november 2009**

**NB. *Tekst alleen geldig als uitgesproken***

**Verklaring ESO**

Voorzitter,  
Geachte aanwezigen,

Allereerst spreken wij onze dank uit aan het adres van de Commissie voor het houden van deze hoorzitting, om de sector gelegenheid te geven zich uit te spreken over de slechte economische situatie waarin het vervoer in het algemeen en de binnenvaart in het bijzonder verzeild is geraakt. Als Europese Schippersorganisatie willen wij geen klaagverhaal houden, want in de afgelopen jaren zijn in onze sector goede resultaten bereikt, mede dankzij een meer actief stimulerend beleid van de nationale en Europese overheden. Dankzij onze sector is een groot gedeelte van de aangeboden lading op milieuduurzame wijze vervoerd en dat heeft aanzienlijk bijgedragen aan vermindering van verkeerscongestie en energiegebruik.

Dat gezegd zijnde moeten wij constateren dat de sector geen antwoord heeft op de dramatische teruggang van het ladingaanbod dat de binnenvaart sinds het derde kwartaal van 2008 heeft getroffen. Sinds die tijd is er een enorme discrepantie ontstaan tussen scheepsruimte en het ladingaanbod, waarbij de disbalans is en nog zal worden vergroot door de nog steeds durende toevloed van nieuwe schepen. Een fors herstel van de markt is op korte termijn niet te verwachten. De ESO spreekt daarom zijn grote zorg uit over de rentabiliteit van het gros van de ondernemingen, niet alleen van nieuw gebouwde schepen, maar met name ook van de vele sinds jaar en dag bestaande bedrijven in alle tonnages. Hiermee wordt het innoverende vermogen van de sector teniet gedaan.

De vraag is of de structuur van de binnenvaart de huidige crisis in de sector mede heeft veroorzaakt.

Wij hebben begrepen dat de Nederlandse overheid zich de zorg van de sector over de gevolgen van de crisis specifiek voor deze vervoerstak eigen heeft gemaakt en heeft besloten de crisis aan te melden bij de Commissie met het verzoek passende maatregelen te treffen. De ESO stelt dat zeer op prijs en onderschrijft de aanmelding van ganser harte. Wij willen aansluitend daarop de overige lidstaten oproepen deze aanmelding bij te treden.

**Voornaamste problemen**

Eerst wil ik u kort schetsen waar naar onze mening de voornaamste problemen liggen.

Momenteel zijn er een aantal ontwikkelingen die het evenwicht tussen vraag en aanbod in de binnenvaartvervoersmarkt verstoren of nog verder dreigen te verstoren.

De meest opvallende zijn:

- -1. De economische neergang met als gevolg een sterk teruglopende vervoersvraag.
- -2. De grote toename van de vloot door nieuwbouw van grotere eenheden en de nog te verwachten reeds aanbestede schepen.
- -3. De omschakeling van enkelwandige naar dubbelwandige schepen in de tankvaart.
- -4. De afschaffing van de overgangsbepalingen in de technische voorschriften.



### **Korte toelichting van deze vier punten**

**Ad 1.** De vraag naar vervoer is in het eerste halfjaar teruggelopen met ca 25% (bron Marktobservatie CCR 2009-1). Deze afname trof vooral het droge lading bulkvervoer -metalen, ertsen, kunstmest - met ca 40%. Volgens marktonderzoek van het NEA zal het ca 6 jaar duren voor de economie en daarmee de vraag naar dit vervoer weer op niveau 2008 zal komen.

**Ad 2.** Sinds het evenwicht tussen vraag en aanbod dat medio 2008 nog bestond, wordt de vloot nog met ca 280, vrijwel uitsluitend grotere eenheden, uitgebreid. Ongeveer 100 daarvan zijn al in de vaart gebracht. De resterende ca 180 schepen worden nog tot eind 2010 afgebouwd en komen successievelijk in die periode in de vaart. Deze vlootuitbreiding verlengt de sterke onbalans tussen vraag en aanbod met vele jaren.

**Ad 3.** Tot de beoogde omschakeldatum (medio 2018) is in de tankvaart een excessief groeiende vloot te verwachten van de vanwege regelgeving vereiste nieuwe dubbelwandige schepen. Deze zullen de dan afvloeiende enkelwandige schepen moeten vervangen. Tot 2018 is daarom een groeiende overcapaciteit met neerwaartse druk op de rentabiliteit te verwachten. Deze bedreigt de investeringskracht van de sector, nodig om in 2018 te voldoen aan de vraag naar dubbelwandige scheepsruimte.

**Ad 4.** Door de afschaffing van de overgangsbepalingen zal een deel van de oudere schepen vanwege te hoge aanpassingskosten afvloeien. Deze schepen bevinden zich vooral in het segment tot ca 1500 ton. Medio 2008 was in dat segment nog een tekort aan schepen en ook nu zou er ondanks de teruggelopen vraag slechts een geringe onbalans zijn. Deze onbalans wordt echter versterkt en zal nog verder worden versterkt door een verdringingseffect vanuit de grotere schepen. Daardoor ontstaat ook hier een grote druk op de vrachtprijzen.

### **Voornaamste conclusies**

We kunnen hieruit concluderen, dat mede door haar structuur van meerjarige investeringsbeslissingen over nieuwbouw en innovatie en de zeer lange levensduur van de schepen, de binnenvaart niet bij machte is om op bedrijfsniveau adequaat op deze marktontwikkelingen te reageren. De vele mkb-bedrijven hebben te weinig mogelijkheden en zijn onvoldoende krachtig om aan genoemde marktverstoringen het hoofd te bieden. De daardoor veroorzaakte langere periode van onvoldoende winstpotentieel bedreigt de innovatie in de binnenvaart, waardoor haar positie binnen de vervoersmodaliteiten verzwakt.

Te vrezen valt dat als eerste de technische en logistieke innovatie naast de noodzakelijke aanpassing aan de gewenste duurzaamheidseisen worden uitgesteld. De sector komt daarmee langdurig op achterstand te staan.

In dit licht bezien kunnen we spreken van een structurele crisis in de binnenvaart, die wordt veroorzaakt door een aantal marktverstoringen. Op bedrijfstakniveau liggen er mogelijkheden voor maatregelen, zoals stille regelingen, kostenbesparingen door samenwerking etc. Om echter op bedrijfstakniveau stappen te kunnen nemen zijn vanwege het internationale karakter van de sector onderzoek en maatregelen op Europees niveau noodzakelijk. Richtlijn 96/75 en Verordening 718/1999 bieden lidstaten de mogelijkheid om bij een ernstige verstoring van de markt de crisis aan te melden en te verzoeken om passende maatregelen te nemen. De Nederlandse overheid heeft dat als gezegd, inmiddels gedaan.



Europese Schippersorganisatie  
European Skipper Organisation  
Europäische Schifferorganisation  
Organisation Européenne de Bateliers

Voorhavenstraat 2  
B 1000 Brussel  
tel.: 0032 (0)2 217 22 08  
e: secretariat@eso-oeb.org

### **Meer structurele maatregelen noodzakelijk**

Naar de mening van de ESO is het dringend noodzakelijk dat in overleg met de Commissie wordt onderzocht welke ondersteunende maatregelen op korte termijn kunnen worden getroffen. De oplegging zoals door Nederland ingebracht zou een optie kunnen zijn, in combinatie met flankerende ondersteuning door bijvoorbeeld de Europese Investeringsbank en het tijdelijk reactiveren van de "oud voor nieuw" regeling.

Ook het onderzoeken van een bedrijfsbeëindigingsregeling voor oudere ondernemers, waarbij bijvoorbeeld startende ondernemers in de gelegenheid worden gesteld die schepen over te nemen tegen gunstige voorwaarden. De verordening voorziet in dit soort regelingen, maar is niet uitputtend over de te nemen maatregelen of het inzetten van een combinatie daarvan.

Een waarborgfonds geïnitieerd door de Europese Investeringsbank kan daarbij een belangrijke aanvulling betekenen.

ESO brengt echter uitdrukkelijk onder uw aandacht dat er voor de middellange en lange termijn meer structurele maatregelen nodig zijn, om te voorkomen dat bij elke sterke economische fluctuatie de geschiedenis zich herhaalt. Een door de commissie uit te voeren Europees marktonderzoek dient daarom zo spoedig mogelijk plaats te vinden.

De structuur en het zelfregulerend vermogen van de binnenvaartsector zal versterkt kunnen en moeten worden door meer markttransparantie, samenwerkingsvormen en capaciteitsmaatregelen.

Wat naar de mening van de ESO in elk geval moet gebeuren is een evaluatie van de gevolgen van de afschaffing van de vroegere structuurvoorzieningen als Festfrachten en toerbeurten. De vrije markt lijkt sindsdien doorgeschoten te zijn. Door het ontbreken van referentiekaders en marktvisie staat dit een gezonde marktwerking in de weg.

### **Tot slot.**

ESO is er van overtuigd dat de Commissie de ernst van de economische situatie in de binnenvaart inziet, getuige ook deze hoorzitting. De sector kan echter niet geheel op eigen kracht de recessie te boven komen, zonder op langdurige achterstand te komen.

In de richtlijn en de verordening heeft de Commissie destijds met vooruitziende blik de instrumenten voorzien om de sector te ondersteunen. Wij roepen u daarom op het crisismechanisme in werking te stellen. De Europese Schippersorganisatie zal gaarne meewerken om die maatregelen te treffen die het algemeen sectorbelang vereisen, zonder daarbij de meer individuele belangen van de ondernemers uit het oog te verliezen.

Ik dank u voor uw aandacht.

Jan Veldman  
ESO