

Innovatie, nieuwe markten en aanpak technische eisen moeten hulp bieden

# Heeft het kleine schip nog toekomst?

**DORDRECHT** - De toekomst van het kleine schip, er wordt de laatste tijd veel over gesproken. Is er toekomst en zo ja, hoe ziet deze toekomst er dan uit? Om mee te praten en te denken over eventuele antwoorden op deze vragen, vond op vrijdag 23 september het congres 'Een goede toekomst voor het kleine schip' plaats. Aan bod kwamen onder andere de negen aanbevelingen in het concept hoofdrapport 'Plan van aanpak Klein Schip'. De middag werd georganiseerd door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) en de Proeftuin Maritieme Innovatie. Na afloop van de middag bleken de meningen over de toekomst van het kleine schip verdeeld, enkelen zien het somber in, anderen blijven hoop houden. Er zal in ieder geval hard geknokt moeten worden om het klein schip boven water te houden.

Door Sanne Verhoeff

Sinds het verschijnen van het rapport 'Een goede toekomst voor het kleine schip' aan het eind van 2008, werkt het EICB praktisch en actief aan een groot aantal onderwerpen die te maken hebben met het behoud van het kleine schip. Nu was het volgens het expertise- en innovatiecentrum tijd om de balans op te maken en conclusies te trekken. "Kunnen we het tij nog keren?" vroeg dagvoorzitter Henk van Laar zich hardop af. Zo'n 40 procent van de aanwezigen in de zaal bleek schipper/ondernemer te zijn, waaronder een flink aantal schipper/eigenaren van kleine schepen. De doelgroep zat dus in de zaal, klaar om mee te praten.

Volgens Aad Orgelist, projectleider Klein Schip bij het EICB, is er zeker een toekomst voor het kleine schip. Er is sprake van schaalvergroting, maar dat gaat volgens hem altijd gepaard met schaalverkleining. "Ja er is toekomst mits er vernieuwing plaatsvindt". De binnenvaart vervoert jaarlijks 235 miljoen ton, daarvan neemt de kleine binnenvaart 60 miljoen voor haar rekening. Orgelist: "Je moet er niet aan denken dat een deel van de markt wegvalt. In de toekomst is er steeds vaker sprake van laag-

ner dan duizend ton, niet in staat zijn om de investeringen die nodig zijn vanwege de technische overgangsbepalingen, te financieren. Orgelist: "Je moet de regels rechtvaardig maken."

## Paneldiscussie

Lijdia de Groot, Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart (CBRB), Erik van Toor (Kantoor Binnenvaart) en Kees de Vries van Koninklijke Schuttevaer namen na de woorden van Orgelist deel aan een paneldiscussie. Deze werd gevoerd aan de hand van de negen aanbevelingen in het concept hoofdrapport 'Plan van Aanpak Klein Schip'.

## Aanbeveling 1: Aandacht voor binnenvaart en havenvoorzieningen

De eerste aanbeveling vraagt aandacht voor binnenvaart en havenvoorzieningen. Kees de Vries constateerde dat het voor kleinere vaarwegen soms moeilijk is om geld te krijgen. "We moeten daar extra op blijven drukken. Ik ben niet bang dat er vaarwegen dicht gaan". Van Toor: "Door het krimpen van de kleine vloot gaan bedrijven nadenken over hun locatie. Belangrijk is om te kijken waar het break even point zit. Waar zit het punt waar-



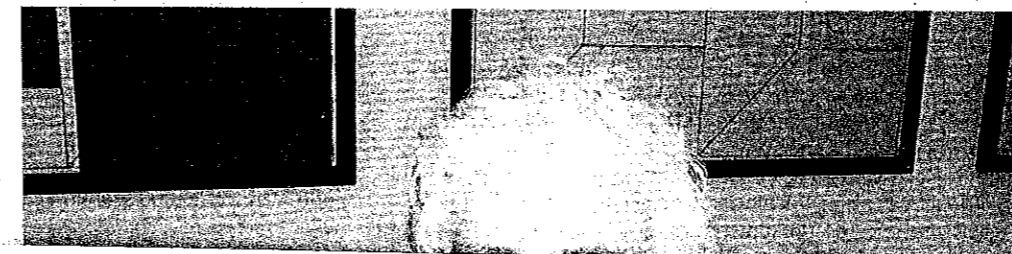
● Volgens Ger Veuger van het ms Cambio zijn er geen schippers meer die voor de huidige prijzen willen varen.

tijk". Kees de Vries: "Wij moeten ervoor zorgen dat de mensen die willen gaan varen, dat ook goed kunnen. De kwaliteit moet daar-

form Het innovatieplatform is bedoeld om praktische innovaties van de grond te krijgen via

hoe kan de overslagtechniek verbeterd worden, zodat er meer lading naar de binnenvaart overgeheveld wordt?

## Gerrit Heuvelman: "Q-Barge wordt concurrent"



ging van de crishardheidsclausule tot 2015-2016. Daarnaast wordt gesproken over het opstellen van een Zwartboek van technische voorzieningen die niet realistisch zijn qua investering en nut en noodzaak. De aanbeveling is een lastig en zwaar dossier, maar volgens Orgelist is het belang ervan erg groot. Jos Evens (ASV): "we hebben in het begin denk ik niet willen weten wat nu precies de consequenties van deze technische voorzieningen waren. Dit ondanks een vernietigend Duits rapport. Ik hoop niet dat men voorbijgaat aan de zaken die in dat Duitse rapport staan". Momenteel wordt er onderzoek gedaan door een onderzoeksbureau en over enkele maanden worden de resultaten verwacht. De Vries: "Een groot deel van de schepen kan gewoon niet aan de eisen voldoen". Als er niets aan deze eisen verandert, dan is de kleine binnenvaart ten dode opgeschreven. Willem Stam: "Ik heb een offerte laten maken voor de kosten van aanpassing aan de technische eisen. Dat kwam neer op 60.000 euro. We zijn als ASV blij dat er nu eindelijk een lans gebroken wordt om de hardheidsclausule te verleggen".

## Aanbeveling 6: Monitoren

De bedoeling is een onderzoek te doen naar de ondergrens van het aantal kleine schepen dat minimaal nodig is om aan de huidige en toekomstige vraag naar vervoer te voldoen. De Vries: "De hoofdvraag is; hoe voorkom je dat het kleine schip verdwijnt?". Van Toor: "De markt bepaald. Als de markt vrachtwagens efficiënter vindt, dan gaat men daarmee verder. Daarom moeten wij al voor die vrachtwagen in beeld zijn geweest".

Innovatie) hun visie op de toekomst van het kleine schip. Anton van Megen gaf een presentatie over de Q-Barge. Schipper: "we hebben echt niet bij elke innovatie subsidies nodig, we kunnen zelf ook wel iets. Veel energie in de binnenvaart gaat op aan het kijken hoe het beter kan, maar eigenlijk doen we het best goed. Bijvoorbeeld vergeleken bij fokkers en pluimveehouders. Als je met elkaar dezelfde kant op wil, heb je er weinig aan om elkaar in het vaarwater te zitten". Volgens Schipper is de binnenvaart wel degelijk een bedrijfstak met perspectief. "Door samenwerking dwing je betere vrachtprijzen af". Volgens Teun Muller moet er vooral iets gedaan worden aan het imago van het werken in de scheepsbouw en de scheepvaart. "Het imago klopt nu niet. Het moet toch mogelijk zijn om aan goed personeel te komen?" Muller constateerde echter ook dat de vergrijzing toeneemt. "Het is daarom belangrijk dat ons vak aantrekkelijk gemaakt wordt". Ook innovaties zijn volgens Muller cruciaal. "Ik denk dat we met name in de kleine schepen een stap vooruit kunnen maken. Het zal inspanning behoeven om nieuwe markten te openen. Daarbij moet niet alleen gedacht worden aan vervoer maar aan het hele traject, dus ook het laden en lossen. Innovatief denken, dat is belangrijk".

Gerrit Heuvelman is schipper van de Aqua Nova, een Dortmund van 1055 ton. Hij vervoert veevoerders op basis van de geldende vrachtprijzen. Zijn reactie op het congres: "Er is veel gepraat. Maar wat er nu precies gaat gebeuren met het kleine schip, dat is niet echt naar voren gekomen". Neem nu de Q-Barge,

er steeds vaker sprake van laagwaterstanden en juist dan is de kleine binnenvaart hard nodig. Maar ook, wat een kapitaalvernietiging als al die kleine schepen gesloopt moeten worden. Tussen 2003 en 2009 is het aantal spitsen met 40 procent verminderd. Wat zijn nu precies de oorzaken? De marktpositie van het kleine schip is verslechterd. Daarbij is er weinig vernieuwing en er wordt gevaren met oude scheepsmotoren. Daardoor dreigt de kleine binnenvaart haar groene imago te verliezen. Er is volgens Orgelist sprake van een sterke geldontwaarding bij bestaande schepen en de schippers die erop varen hebben een relatief hoge leeftijd.

#### Verandering

Wil het kleine schip in de toekomst blijven bestaan dan zal er dus iets moeten veranderen. Een eerste stap is bijvoorbeeld het versoepelen van de bemanningsregelgeving. Dat draagt onder andere bij aan de vermindering van personeelskosten. Ook is er een nieuwe generatie ondernemers nodig voor het kleine schip. Er is behoefte aan voldoende gekwalificeerd personeel en dat is momenteel moeilijk te vinden. Het werken op een klein schip moet gepromoot worden. Orgelist liet tevens het woord zij-instromers vallen. Om als zij-instromer een vaarbevoegdheid voor de binnenvaart te krijgen, moet het praktijkexamen opnieuw opgezet worden. Volgens de projectleider Klein Schip is het tevens nodig om te kijken naar kansrijke nieuwe markten, zoals het vervoer van recycling- en afvalstoffen.

De logistieke structuur van de droge binnenvaart is ingewikkeld. Meer samenwerking en transparantie vindt Orgelist noodzakelijk. En dan zijn er natuurlijk de technische overgangsregelingen. "Een aantal hiervan is niet realistisch en de nut en noodzaak daarvan is niet altijd even duidelijk". De binnenvaartbrancheorganisaties geven aan dat naar verwachting de ondernemers met schepen klei-

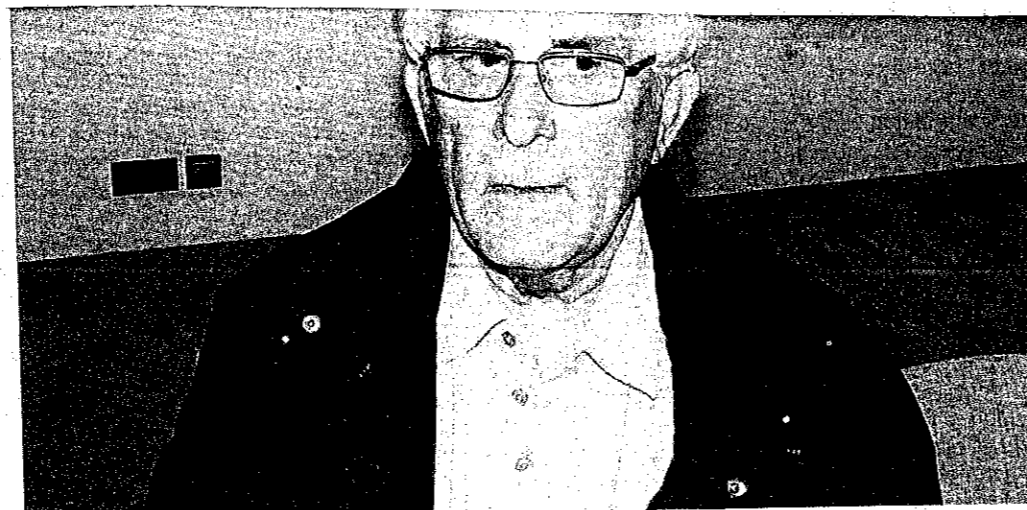
point zit. Waar zit het punt waarop het vervoer per binnenvaart gaat afnemen? Een onderdeel van deze eerste aanbeveling is het stimuleren van multimodaal vervoer. Bedrijven op natte bedrijventerreinen die geen gebruik maken van vervoer over water, moeten gestimuleerd worden of zo gefaciliteerd dat de waterinfrastructuur wel degelijk wordt benut. Volgens Orgelist hechten veel gemeentes helaas veel meer belang aan woningbouw dan aan binnenhavens. Dat moet veranderen.

#### Aanbeveling 2: Moderniseren bemanningsregelgeving

De aanbeveling houdt onder andere in een onderzoek naar het aanpassen van de bemanningsregelgeving aan de stand van de techniek en de eisen voor de toekomst, inspelend op de nieuwe generaties schepen. Tevens moet worden gekeken naar een versoepeling van een ononderbroken rusttijd van acht uur in plaats van twaalf uur. Volgens Lidia de Groot (CBRB) zijn er op dit punt nog veel slagen te maken. "Er is gewoon behoefte aan veel meer flexibiliteit wat betreft de regelgeving. Maar een punt zoals de alleenvaart is niet zo makkelijk op te lossen, want het is voor een deel internationaal. Willem Stam (ASV): "Wij kunnen als alleenvaarders niet overal komen". Nogmaals werd benadrukt dat het een internationaal probleem is en in de Rijnvaart blijkt het zelfs onbespreekbaar te zijn.

#### Aanbeveling 3: Stimuleren van de zij-instromer

Deze aanbeveling behelst onder andere het oprichten van een Opleiding en Ontwikkelingsfonds met als doel de uitvoering van onderwijs en examen te faciliteren. Zij-instromers moeten daarbij financieel tegemoet gekomen worden in de overgang van het oude beroep naar dat van schipper, gedurende zijn opleiding. Van Toor: "Als er geen cao is, is er straks ook geen link meer tussen onderwijs en prak-



bij gegarandeerd worden. Volgend jaar wordt het praktijkexamen vastgesteld".

#### Aanbeveling 4: De oprichting van een innovatieplatform

het bundelen en verbreden van kennis, bijvoorbeeld door het samenbrengen van lopende initiatieven. Kees de Vries: "Een clubje vormen met mensen die hierin geïnteresseerd zijn". Bijvoorbeeld:

#### Aanbeveling 5: Aanpassingen van het pakket wettelijke technische voorzieningen

Onderdeel van deze aanbeveling is onder andere de verlen-

## Kees den Braber: "Toekomst van het kleine schip hangt aan een zijden draadje"



#### Aanbeveling 7: Samenwerking in de keten

Samenwerking faciliteren door de keten transparanter te maken. Ger Veuger van het ms Cambio: "Het probleem is niet dat er geen schepen zijn, of dat er geen lading is. Er zijn gewoon geen schippers meer die willen varen tegen zulke prijzen". Willem Stam (ASV) beaamde dat helemaal. Van Toor richting beide heren: "Maar wat is dan de oplossing volgens u? Veuger: "Dat staat in het rapport van Sunniva Fluitsma. In hoofdlijnen gaat het om het werken via bodentarieven, zodat de prijzen omhoog gaan. Anton van Megen is echter van mening dat vrachtverhoging in het hoofd zit. "Onder de prijs varen doe je zelf". Van Toor: "Tot 500.000 ton mag er samengewerkt maar dat doen we niet, het zit inderdaad tussen de oren".

#### Aanbeveling 8: Verbetering stimulerings- en fiscale maatregelen

Orgelist: "We vragen hier niet om meer geld maar wel om een eerlijke verdeling". Men wil hier onder andere de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Energie-investeringsaftrek (EIA) als kader gebruiken voor een verbeterde stimuleringsmaatregel voor kleine schepen voor een periode van vier jaar, waarbij er een afgesproken (forfaitair) bedrag beschikbaar wordt gesteld als een vaste financiële bijdrage en niet meer als fiscale aftrekpost.

#### Aanbeveling 9: Versterking van het promotie- en communicatienetwerk

De imagocampagne wordt voortgezet en de doelgroep wordt verbreed. Daarbij wordt het digitale handboek breed gepromoot en gekoppeld aan de websites van belanghebbenden.

#### Toekomst

Naast het bespreken van de aanbevelingen gaven Henk Schipper (ELV, Europese Logistieke Vervoederscoöperatie) en Teun Muller (Proeftuin Maritieme

gekomen". Neem nu de Q-Barge, dat is toch juist een concurrent van ons? Ik ga als ondernemer niet op zo'n schip varen". Ik had gehoopt hier meer over de problemen te praten. Bijvoorbeeld de financiering van de banken. De laatste vier, vijf maanden zijn er denk ik wel veertig tot vijftig kleine schepen gesloopt bij sloopbedrijven. Dat is echt kapitaalvernietiging. Er zijn echt wel mensen die op een klein schip willen varen maar de banken willen niet helpen met de financiering. Zo'n klein schip vinden ze 'oude rommel'. En dat is een groot probleem. Daarover heb ik hier niets gehoord".

Voor Kees den Braber, schipper van de spits Avanti (330 ton) is het onderwerp 'het kleine schip' gesneden koek. Hij zat in besturen van verschillende binnenvaartorganisaties en verenigingen, zoals CBOB, Koninklijke Schuttevaer en de Vereniging Oranje. Daarnaast is hij betrokken geweest bij de oprichting van ELV. De toekomst van het kleine schip hangt volgens Den Braber aan een zijden draadje. Groot probleem is volgens hem die beruchte CCR-regelgeving. "En er zijn schippers die willen niet meer verbouwen want zij denken dat het sowieso een aflopende zaak is". Aanbeveling 5 uit het hoofdrapport aanpassingen van het pakket wettelijke technische voorzieningen, is volgens hem een klein beetje het paard achter de wagen spannen. "Er is nu al teveel weg. Te laat is misschien een groot woord maar er is al veel moois gesloopt. Vijf jaar geleden had bekeken moeten worden of er iets gedaan kon worden met de technische voorzieningen. Maar toen is altijd gezegd dat dat niet kon. En nu kan dat opeens toch. Die enge CCR-elen moeten gewoon verdwijnen. Die hele hardheidsclausule is een onding. Er komt een labeltje aan je spullen te hangen".