

ING Rapport

Reactie van de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) op het ING rapport "herstel binnenvaart uit zicht"

Er is onder de schippers veel ophef ontstaan over het recente rapport van de ING met de toepasselijke titel "herstel binnenvaart uit zicht". U zult begrijpen dat het ons niet verbaast dat de conclusie getrokken moet worden dat er inderdaad geen zicht is op herstel in de binnenvaart.

Toch willen wij graag van de gelegenheid gebruik maken ons licht op de zaak te laten schijnen, want een aantal aannames in het rapport zien wij niet gestaafd door cijfers of andere bewijsvoering. Bovendien is in dit rapport de factor 'mens' volkomen ondergeschikt gemaakt aan de factor 'economie', misschien niet vreemd voor een bank maar hoe zit het met de zorgplicht die zo'n maatschappelijk belangrijke organisatie zou moeten hebben?

Rol van de banken: visie wordt mede bepaald door eigen positie in de markt

Het is niet de eerste keer dat de banken zich vergissen en ook niet voor het eerst dat economen het bij het verkeerde eind hebben, dus om nu blind op hen af te gaan lijkt ons wat ver gaan. Tenslotte waren de banken in de afgelopen jaren de enige partij die werkelijk inzicht hadden kunnen hebben in wat er allemaal (via hen) aan nieuwbouwschepen besteld is, en zij hebben die aanwas eindeloos door laten gaan, zelfs gestimuleerd, zonder ook maar een waarschuwing af te geven. Men verwijt de schippers veel (zie de heer Verberk in zijn rol als binnenvaartambassadeur), maar, doordat de schipper geen enkel zicht heeft kunnen hebben op die ontwikkelingen, is dat de partij die nu vooral slachtoffer is. Men moet niet vergeten dat een nieuw besteld schip pas jaren later in Nederland kwam, dus voordat de schippers zelf het overzicht hadden van de enorme overcapaciteit die men gecreëerd had, had dat overzicht er al lang bij de banken en de staat (via de staatsgaranties) moeten zijn. En dan is er natuurlijk ook nog het, in dit rapport volledig onderbelichte, feit dat leningen voor schepen die nu veel minder in de gevarenzone zitten (kleinere en oudere schepen) simpelweg geweigerd werden.

Wij lezen dit rapport daarom toch ook in het licht van een partij die zelf zijn verlies zo beperkt mogelijk wil houden. In dat licht zijn de keuzes die de bank voorstelt niet vreemd. Maar of ze in het belang van de particuliere schipper zijn? Wij denken te kunnen aantonen waarom dat niet zo is.

Dat aantonen is onze plicht omdat onze volksvertegenwoordigers afhankelijk zijn van de informatie die men krijgt om een afgewogen oordeel te kunnen vellen. Informatie zoals een rapport van de ING over haar visie op de crisis in de binnenvaart. Zelf houdt de overheid over de binnenvaart geen statistieken bij dus is men volledig afhankelijk van informatie van derden. Dat is op zich natuurlijk al een bedenkelijke zaak.

Dat is de reden dat de ASV reageert. Het moet niet aan ons gelegen hebben dat politici over eventuele informatie, voorstellen of ideeën niet zouden kunnen beschikken.

Daarom stuurde de ASV naar alle woordvoerders Infrastructuur en Milieu een schrijven voortgekomen uit reacties binnen de ASV denktank door. Verwachtend dat men daarmee de eigen conclusies kan trekken. In dat schrijven wordt op dit rapport ingegaan.

Warme sanering versus koude sanering

Als eerste wordt er in het rapport gesproken over een 'warme sanering'. Dat klinkt natuurlijk prettiger dan een koude sanering. Men spreekt over het voorkomen van een koude sanering door een sloopregeling (warme sanering) toe te passen. Maar men gaat daarbij voorbij aan het feit dat er nu al (jaren)lang een koude sanering bezig is. Die koude sanering betreft vooral de oudere vloot, kleinere schepen en schepen die juist weinig schuld hebben. Schepen waar nu al een tekort aan is en die vervangen worden door vrachtwagens, wat geheel in strijd is met het witboek vervoer (Europese Commissie) waarbij men spreekt over een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water. Dit zijn de schepen waarbij de banken geen enkele moeite hebben om de stekker eruit te trekken. Die worden op dit moment aan de lopende band gesloopt. Het is een persoonlijk drama maar dat telt niet mee omdat het vaak geen uitgesproken faillissementen zijn. Werk weg, woning weg, toekomst en pensioen weg, we zetten het niet in een statistiek dus het bestaat niet.

Net zo min als dat de wanhoop in cijfers te benoemen is. De uitzichtloosheid, het gevoel dat we aan al die eisen die aan de schipper gesteld worden (CCR!!) niet kunnen voldoen en we varen tot we erbij neervallen, en er geen haan naar kraait als dat allemaal eindigt in een berg schuld en een ontwricht gezinsleven.

Ook de maatschappelijke waarde van die schepen die nu voor altijd uit de vaart genomen worden noch de last die een maatschappij draagt bij zoveel gezinnen in nood wordt niet in grafieken vermeldt. Dus telt ook dat niet mee want ook daarbij geldt: niet zichtbaar is dus niet bestaand.

En zo wordt ook oorzaak en gevolg daarvan niet belicht. Iets wat wel van belang is om de juiste maatregelen te kunnen treffen.

Alweer een sloopregeling

Het ING rapport lijkt aan te sturen op de vraag om een sloopregeling. Dat is dan voor veel nu nog varende schippers al de tweede of zelfs derde sloopregeling waar ze 'uit solidariteit' geacht worden aan mee te betalen. Maar diezelfde schippers hebben in het verleden gezien dat dit soort maatregelen niets helpt, het is slechts symptoombestrijding, dat heeft het verleden nu toch wel uitgewezen. Het is dan ook begrijpelijk dat hier geen draagvlak voor is onder de schippers in de binnenvaart. Die schipper waar wel veel over gepraat wordt, maar die zelf nauwelijks geacht wordt inbreng te hebben in deze discussie.

De sloopregeling waar de ING op doelt zou moeten gelden voor 200 tot 250 oudere schepen van ongeveer 2.000 ton. In dit opzicht zit er een tegenstrijdigheid in het rapport van de ING, want het is duidelijk dat de overcapaciteit zit in (de nog) grotere tonnenmaten (3.000, 4.000, 5.000 ton en groter, de nieuwbouw dus). Alleen schepen van 2.000 ton slopen zorgt ervoor dat een vaargebied waar de grotere tonnenmaten toch al niet kunnen komen binnenkort verstoken blijft van 2.000 tonners. Zouden daar alle verladers blij mee zijn?

Hoe liggen de feiten:

In Nederland bestaat de vloot schepen boven de 2.000 ton uit:

24 schepen met een bouwjaar van voor 1960, 45 met een bouwjaar tussen 1960 en 1979, 165 schepen met een bouwjaar tussen 1980 en 1999 en 408 stuks met een bouwjaar tussen 2000 en 2011

Dat zou betekenen dat alle schepen van 2.000 ton gebouwd voor het jaar 2000 gesloopt zouden moeten worden.

Dat verhaal is in tegenspraak met een andere opmerking uit hetzelfde rapport, namelijk dat schepen van recent bouwjaar slopen niet zou moeten gebeuren, omdat het kapitaalvernietiging is van schepen van modern concept en met een hoge milieuvriendelijkheid.

Want zoals u ziet, zoveel schepen van oud bouwjaar in die tonnagedklasse zijn er niet, tenzij je oude duwbakken gaat slopen. Maar als men daar op zou doelen klopt dat dan weer niet, want de economen van de ING stellen, dat rederijen (want daar gaat het dan hier in hoofdzaak om) hun eigen opleggingen hanteren. Die hoeven dan dus niet gesloopt te worden.

Kortom....dit rapport laat nogal aan duidelijkheid te wensen over en lijkt op meerdere gedachtes te hinken.

Wie zal het betalen?

Wie het allemaal zal betalen wordt niet uitgesproken in het rapport. Wij (vertegenwoordigers van de ASV) hebben echter met de samenstellers van het rapport een gesprek gehad waarbij overduidelijk werd dat de bank niet van plan is die sloopgelden op te brengen, en minister Schultz was in het laatste Algemeen Overleg over de binnenvaart zelfs zeer terughoudend als het om voorfinancieren van het bedrag zou gaan. Blijft over: de schipper die toch al zo in het nauw zit.

Ondertussen biedt die sloop natuurlijk geen enkele garantie op een verbeterde marktsituatie. Zolang er geen markttransparantie is en de schipper geen enkele marktmacht heeft lijkt deze maatregel nauwelijks soelaas te bieden.

Tenslotte zien we dat ook in het segment kleinere schepen, van rond de 1.000 ton, waar zeker geen overcapaciteit in zit een verontrustende ontwikkeling. Ook de tarieven waar deze schepen voor varen zijn al jarenlang ver beneden de kostprijs, tientallen procenten onder het, ooit mede door de NEA, berekende bodemtarief.

Conclusie

Dit allemaal overziende trekt de denktank van de ASV de volgende conclusie:

Elk plan voor capaciteitsreductie wat er op basis van sloop verzonnen wordt is per definitie een slecht plan. Het kost veel te veel, straft diegenen die het niet veroorzaakt hebben, is kapitaalvernietiging en van de beschikbare middelen verdwijnt een groot gedeelte in de verkeerde zakken. Daarnaast ligt er ook nog een mooie vloot klaar (nog zeker 100 casco's van minimaal 2.500 ton liggen te wachten op

afbouw) en de technisch failliete ondernemingen komen er alsnog bijna niet bovenop. Ook zal het een minuscule effect hebben op de vervoersprijzen en voor velen is het bovendien al te laat.

De ASV is dus tegen dit voorstel. Men kan o.i. in het kader van de Richtlijn zelfs beter niks doen dan een sloopregeling in het leven roepen.

Wat er wel zou moeten gebeuren is dat alle partijen nu eindelijk eens met elkaar in discussie gaan over hoe er met de crisis omgegaan moet worden, waarbij de varende schipper ook een belangrijke stem krijgt.

Een overleg met de gezamenlijke bonden van ongeveer 2 uur gevolgd door een overleg op het ministerie met BBU, CBRB, EVO en ASV waarbij welgeteld één actieve schipper (de voorzitter van de ASV) aanwezig was, dat is de opbrengst naar aanleiding van de schippersacties in België. Hoe groot is dan de wens om er samen uit te komen?

En wat gebeurt er ondertussen?

Een praktijkgevalletje:

Een schipper is in de afvaart in een uur tijd vier schepen tegengekomen waar twee maanden terug een andere eigenaar op zat (failliet dus).

De ondernemer gaat failliet, schip wordt geveild of van de hand gedaan voor een prikkie, de makelaar pikt een tonnetje of zo mee, verlader/bevrachter steekt er geld in met een aantal investeerders, huren het schip zelf in, brengen de exploitatie onder bij een firma (die wellicht ook geld erin heeft) of particulier met nog een beetje geld.

O ja, en de bank die gaat wel een huurcontract regelen (pakken het weg van een ander) voor het schip om het schip te slijten en van hun balans afstoten. De staatsgarantie niet vergeten te incasseren.

We kunnen zo wel een twintigtal schepen noemen waar het zo gegaan is en er zullen er nog veel volgen. We zullen geen namen noemen. Zo stilletjes aan is de koude sanering dus allang begonnen en die laat zich echt niet stoppen door een sloopregeling.

Nog meer schaalvergroting?

En wat doet de ING? Die schrijft in het rapport dat de ING schaalvergroting adviseert om de huidige problemen in de toekomst te voorkomen. Dat legt al weer de basis voor een volgende nieuwbouwgolf en een verdere afbraak van de bereikbaarheid van kleinere bestemmingen.

Wel conclusies weinig onderbouwing

Al met al valt het de ASV op dat men in het ING rapport wel veel roept maar dat we de onderbouwing van de conclusies niet zien. Zo zegt de ING dat meer samenwerkingsverbanden en rederijen goed zouden zijn voor ons. Dat is een vaststelling. Maar waaruit die conclusie getrokken wordt is onduidelijk. Feiten wijzen (helaas) uit dat samenwerkingsverbanden in de praktijk op dezelfde manier te werk gaan als bevrachters, dat lost uiteindelijk dus niets op. Ook zij sluiten contracten af met klanten, en zij krijgen dat contract als ze de goedkoopste zijn. Ook daar zitten directeuren die betaald moeten worden en is er een overhead. Wij zien het verschil niet of nauwelijks. Zolang er geen randvoorwaarden zijn (zoals een verbod om beneden de kostprijs te vervoeren) helpen dit soort constructies niets. Dat laat de ING zelf ook eigenlijk zien als men aangeeft dat een dergelijk samenwerkingsverband maar 100 leden telt (maximaal) terwijl er 4.000 binnenvaartbedrijven zijn (in de droge lading schepen, in totaal zijn het er 5.700).

En dan spreekt het ING rapport ook nog over rederijen die een gezonder evenwicht zouden kunnen bewerkstelligen. Maar rederijen kunnen alleen bestaan als er zoveel verdiend wordt in de sector dat men het personeel fatsoenlijk kan betalen. Het is niet voor niets dat er veel particuliere binnenvaart is. Zo goedkoop krijg je geen personeel. In veel gevallen werkt de vrouw gratis mee, en samen neemt men genoeg met een inkomen op bijstandsniveau. Kortom, die roep om rederijen is niet gefundeerd op reële mogelijkheden. Tenminste niet zolang de prijzen niet omhoog gaan, en er vertrouwen kan zijn in een toekomst voor de binnenvaart.

Waar de ASV bovendien op wil wijzen is dat wij de indruk krijgen, versterkt door het overleg over de crisis, dat het ministerie en andere belangenbehartigers datgene wat de ING zegt wel heel snel voor 'waar' aanneemt. Dat moet men bijna wel, omdat men zelf geen zorg gedragen heeft voor goede documentatie en de beloofde markttransparantie nooit tot stand gekomen is. Maar het is heel gevaarlijk om je te verlaten op de bankensector die zelf partij is in dit hele verhaal, en die toch duidelijk heeft laten zien het nogal eens bij het verkeerde eind te hebben, lijkt ons.

Wat doet de minister?

Wij hopen dat met onze reactie u met een kritische blik kijkt naar het rapport van de ING. Wij hopen ook van harte dat u ons zult steunen in onze pogingen om deze sector weer wat hoop te geven op een toekomst. In België ligt er een protocolakkoord, er is sprake van een koninklijk besluit om een verbod om onder kostprijs te vervoeren door te voeren. Dat koninklijk besluit komt er ondanks al die berichten vanuit de Nederlandse minister Schultz (en haar voorgangster Staatssecretaris Huizinga) dat zoiets niet zou mogen van Europa, terwijl de ASV al vier jaar uitlegt waarom dat wel zou mogen. Tot een werkelijke discussie hieromtrent is het nooit gekomen. Tot een afgewogen voorstel waarbij alle categorieën in de binnenvaart aan bod komen (en niet alleen de grote schepen) is het ook nooit gekomen. Waarom niet? De minister wil zich nu aansluiten bij het plan van onze zuiderburen om de crisis uit te roepen. Dat is mooi, maar wat nodig is, is dat deze minister zich ook inhoudelijk aan wil sluiten bij de voorstellen die er liggen in België. En tot nu toe hebben wij dat helaas nog niet mogen vernemen.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben
Met vriendelijke groet,

Bestuur en denktank ASV