



# DE SCHIPPER AAN HET WOORD

**SP.** 

**TOEKOMST VOOR DE BINNENVAART**

# **DE SCHIPPER AAN HET WOORD**

Emile Roemer, SP-Tweede Kamerlid  
september 2009



# INHOUDSOPGAVE

**WOORD VOORAF 7**

**SAMENVATTING 9**

**INLEIDING 17**

**OPZET VAN HET ONDERZOEK 23**

**RESULTATEN 29**

- **AANTAL DEELNEMERS 29**

- **ONDERDEEL 1: DE SCHIPPER 29**

- **ONDERDEEL 2: DE GEVOLGEN VAN DE CRISIS 31**

- **ONDERDEEL 3: MOGELIJKE OPLOSSINGEN 34**

**CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 51**

- **BIJLAGE 1: DE VRAGENLIJST 61**

- **BIJLAGE 2: DE ONDERZOEKSRESULTATEN IN TABELLEN 75**

- **BIJLAGE 3: DE RESULTATEN VAN DE AANVULLENDE ANALYSES 91**



# WOORD VOORAF

De binnenvaartschipper staat voor een moeilijke periode. De economische crisis slaat hard toe en de gevolgen zorgen bij veel schippers voor grote problemen. Door het sterk gedaalde aanbod van vracht is er niet genoeg werk meer om de hele vloot van Nederlandse schepen aan het varen te houden. De grote schaarste aan vracht heeft bovendien geleid tot een zeer sterke daling van de vrachtprijzen. Hierdoor slaat de crisis dubbel zo hard toe en dreigt de sector in een negatieve spiraal te geraken. Voorlopig lijkt het eind van de crisis ook nog niet in zicht, zodat er serieus moet worden gekeken naar maatregelen om die negatieve spiraal te doorbreken. Maar welke maatregelen zijn effectief en krachtig genoeg om de binnenvaartschipper deze moeilijke periode zo goed mogelijk door te laten komen?

De binnenvaart is geen gewone sector en geen normale markt waar vraag en aanbod elkaar corrigeren totdat een nieuw evenwicht is bereikt. Dit nieuwe evenwicht komt bij de binnenvaart namelijk niet. Bij een faillissement worden de schepen eigendom van de bank en worden ze voor vaak lagere prijzen geveild, zodat ze weer terug op de markt komen. Hierdoor blijft de overcapaciteit gehandhaafd en dalen de prijzen voor vracht nog verder. Kortom, de crisis zal leiden tot enorme persoonlijke tragedie bij de talrijke faillissementen zonder dat dit leidt tot een betere situatie voor de overblijvende schippers. Dit gaat gebeuren als er niet snel en daadkrachtig wordt ingegrepen.

De enige schepen die na faillissement bijna niet terug op de markt komen, zijn de kleinere schepen. Deze worden vaker omgebouwd tot woonboot of worden gesloopt. En dat terwijl deze kleine schepen juist essentieel zijn voor de binnenvaart, omdat alleen zij via de kleine en ondiepe wateren veel verder kunnen doordringen in het achterland. Zonder die kleinere schepen is de keuze voor transport via de weg veel aantrekkelijker voor een vervoerder en is de hele sector de klos.

Welke maatregelen zijn effectief en krachtig genoeg om de binnenvaartschipper deze moeilijke periode zo goed mogelijk door te laten komen? Deze vraag staat centraal in dit onderzoek. Deze vraag valt niet te beantwoorden zonder de echte experts te raadplegen. Daarom heeft de SP gekozen om een grootschalig onderzoek op te zetten en deze aan zo veel mogelijk binnenvaartschippers voor te leggen. Aan de hand van een

nauwkeurige analyse kan goed in kaart worden gebracht welke opvattingen er leven onder schippers en hoe groot de verdeeldheid onder hen is over het nemen van maatregelen.

Want dat er een grote verdeeldheid heerst, lijkt op het eerste gezicht een van de weinige zaken waar alle schippers het over eens zijn. Maar liggen de meningen en de belangen van de schippers daadwerkelijk zo ver uit elkaar? Is er een manier om alle schippers te laten beseffen dat zij naast elkaars concurrenten ook elkaars bondgenoten zijn? Want een sterke binnenvaart is een sector die, via alle verschillende soorten schepen, in alle verschillende soorten transport zorgt voor een ijzersterke en betrouwbare keten van vervoer. Daarvoor zijn zowel kleine als grote schepen broodnodig en leidt samenwerking tot een veel groter potentieel dan keiharde concurrentie.

Ik wil alle schippers van harte danken voor hun medewerking aan dit onderzoek. Zij staan centraal. Om te komen tot de beste keuzes voor het veilig stellen van de toekomst van vele schippers, moet de schippers zelf de belangrijkste stem hebben. Dat onderzoek is daaraan een bijdrage. Maar hopelijk blijft het daar niet en wordt er ook in de toekomst geluisterd naar de schippers bij het werken aan oplossingen.



Emile Roemer  
SP-Tweede Kamerlid  
Wordvoerder verkeer

# SAMENVATTING

De binnenvaart krijgt harde klappen door de economische crisis. Veel binnenvaartschippers gaan ten onder als er niet snel ingrijpende maatregelen worden getroffen. Door de economische crisis is de vraag naar transport zeer sterk gedaald, waardoor er sprake is van ernstige overcapaciteit. Op zoek naar inkomsten zijn veel schippers voor steeds lagere vrachtprijzen gaan varen zodat de crisis dubbel zo hard toeslaat. Nog meer faillissementen liggen op de loer, omdat de binnenvaart geen gewone markt is waarbij een faillissement leidt tot een nieuw evenwicht; een faillissement verergert de problemen eerder. Snel een daadkrachtig optreden is dan ook absoluut een vereiste.

Uit de antwoorden van de 630 schippers die mee hebben gedaan aan het onderzoek, blijkt dat de crisis grote gevolgen heeft voor de binnenvaartschippers. Veel vragen uit het onderzoek waren gericht op de mate waarin de crisis de schipper heeft geraakt. De antwoorden op deze vragen zijn samengevat in de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek.

Vervolgens zijn de schippers gevraagd naar de manier waarop de negatieve gevolgen van de crisis het beste kunnen worden bestreden en welke maatregelen zij ondersteunen. Uit alle antwoorden van de schippers en de manier waarop zij hebben geoordeeld over een groot aantal mogelijke maatregelen zijn tien aanbevelingen voortgevloeid.

## DE BELANGRIJKSTE UITKOMSTEN

### **Merkbare negatieve gevolgen van de crisis**

Ruim negen van de tien schippers geven aan dat de crisis merkbaar negatieve of sterk negatieve gevolgen heeft op zijn of haar werk en/of inkomsten. Slechts één op de 150 schippers geeft aan dat crisis positieve gevolgen heeft gebracht.

### **Afnemende vraag**

91% van de schippers geeft aan dat de vraag naar transport in de binnenvaart (in volume) is afgenomen of zelfs sterk is afgenomen. Uit de vele aanvullende antwoorden van schippers blijkt dat de vraag naar transport gemiddeld met 30% is afgenomen. Vooral de bulkvaart merkt een sterke teruggang van vrachtvolume.



### **Daling van de vrachtprijs**

Een nog hoger percentage (92,3%) schippers antwoordt dat de vrachtprijs (per ton/km) is gedaald of zelfs sterk is gedaald. Bij de mogelijke aanvulling geven schippers aan dat de vrachtprijzen gemiddeld zijn gehalveerd.

### **Financiële problemen**

Door de scherpe daling van zowel het vrachtvolume als de betaalde vrachtprijs komen veel schippers in de financiële nood. Ruim 41% van de schippers geeft dan ook aan dat zij (of het bedrijf waarvoor ze werken) in de financiële problemen zitten. In de bulkvaart is dit zelfs bijna de helft van de schippers. Van deze schippers geeft 20% aan dat er faillissement dreigt.

### **Ontslaan van personeel**

Van de schippers die personeel in dienst hebben (of recent nog hadden), geeft één op de drie aan dat zij al personeel hebben moeten ontslaan. Gemiddeld hebben deze schippers al ruim twee man personeel moeten ontslaan sinds de crisis. Nog eens 38% van de schippers met personeel geeft aan dat zij misschien ook mensen moeten gaan ontslaan.

### **Dalende waarde van het schip**

Ruim negen van de tien schippers geeft aan dat de dagwaarde van hun schip is gedaald. Die daling wordt door de meeste schippers tussen de 10 tot 40% geschat.

### **Schip verkopen**

Ondanks de huidige slechte situatie in de binnenvaart geeft drie kwart van de schippers aan dat zij hun schip niet willen verkopen. Het overige kwart van de schippers wil dit wel waarvan het merendeel ook de binnenvaartsector wil verlaten.

## **DE TIEN AANBEVELINGEN**

### **Crisis aanmelden bij Europese Commissie**

De penibele situatie waarin veel schippers zich bevinden, roept om snel optreden en het nemen van goede en adequate maatregelen. Aangezien de binnenvaart zeker niet stopt bij de Nederlandse grenzen, is een Europese aanpak hierbij het beste. Maar de bureaucratische molen van Brussel maakt snel ingrijpen lastig. Om geen verdere vertraging op te lopen, moet het kabinet in ieder geval onmiddellijk de crisis aanmelden bij de Europese Commissie. Hierdoor wordt het nemen van aanvullende maatregelen op nationaal gebied mogelijk gemaakt en kan verdere vertraging van Europese maatregelen voorkomen worden.

**Aanbeveling 1: Niet afwachten en toekijken hoe de binnenvaartsector verschaalt, maar snel reageren op de gevolgen van de crisis. Staatssecretaris Huizinga moet daarom onmiddellijk de crisis voor de binnenvaart aanmelden bij de Europese Commissie.**

### **Een bodem als vangnet**

De neerwaartse spiraal van dalende vrachtprijzen moet worden doorbroken om de ondergang van honderden of zelfs duizenden schippers te voorkomen. Dat kan door onmiddellijk bindende bodemprijzen in te voeren voor vracht.

**Aanbeveling 2: Het kabinet moet zo snel mogelijk bodemprijzen invoeren in de binnenvaart.**

### **Overbodige regels schrappen**

Om te voldoen aan de starre nieuwe regels die worden opgelegd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), moeten veel schippers grote investeringen doen. En dat terwijl veel van die nieuwe regels volgens de schippers geen strikte noodzaak of nut hebben.

**Aanbeveling 3: Het kabinet moet er voor zorgen dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart terugkomt op de eerder opgestelde nieuwe eisen voor binnenvaartschepen en deze intrekt of herziet.**

### **Welverdiend pensioen**

Veel schippers hebben hun pensioen in hun schip zitten. Oudere schippers die nu vlak voor hun pensioengerechtigde leeftijd zitten, houden niets over als ze de komende jaren in deze moeilijke tijden moeten blijven varen. Op die manier maken ze al voor hun 65ste het pensioen op dat ze door decennialang hard werken hebben opgebouwd. Dit onnodige leed moet voorkomen worden.

**Aanbeveling 4: Het kabinet moet zorgen dat in tijden van crisis oudere schippers eerder met pensioen kunnen gaan.**

### **Poolvorming of toerbeurt**

Verdelingssystemen zoals poolvorming en toerbeurt zouden kunnen helpen om het afgenomen aanbod aan vracht eerlijk te verdelen over alle schippers zonder dat er te hard op vrachtprijs wordt geconcurrereerd. Een aantal schippers is overtuigd van het nut van deze maatregelen, maar anderen hebben juist praktische of principiële bezwaren. Een dergelijke maatregel kan alleen worden genomen als er draagvlak voor is vanuit een meerderheid van de sector.

**Aanbeveling 5: Binnenvaartschippers moeten in gezamenlijk overleg en samen met brancheorganisaties en sociale partners onderzoeken of de praktische bezwaren ten opzichte van systemen als de toerbeurt en poolvorming kunnen worden weggenomen.**

### **Stoppen met verstrekken van onverantwoorde leningen**

Veel van de schippers vinden dat het kopen van nieuwe schepen al jaren veel te makkelijk is geweest. Er zijn vele miljoenenleningen verstrekt zonder dat daar een

goed fundament aan eigen vermogen van de schipper tegenover stond. Dit is mede zo gekomen omdat de staat garant heeft gestaan voor veel van deze leningen in de vorm van staatsgaranties.

De gezamenlijke schuldenlast van binnenvaartschippers bedraagt inmiddels 4,5 miljard euro. In de huidige tijden van overcapaciteit is het verlenen van nieuwe staatsgaranties bij financiering van nieuwbouwschepen dan ook zeer onverstandig.

**Aanbeveling 6: Het kabinet moet zorgen dat er voorlopig geen nieuwe garantie-kredieten worden verstrekt ter financiering van nieuwe schepen.**

### **Aan de ketting**

Een andere mogelijke maatregel die kan worden genomen om de overcapaciteit te verminderen is het tijdelijk opleggen van nieuwbouwschepen. Dat houdt in dat het schip nog niet gaat varen totdat de markt weer wat is aangetrokken. Hierbij moet natuurlijk wel rekening worden gehouden met de gevolgen hiervan voor de eigenaren van deze schepen.

**Aanbeveling 7: Het kabinet moet er voor zorgen dat nieuwbouwschepen voorlopig zo veel mogelijk worden opgelegd om de overcapaciteit in de binnenvaart niet verder te laten groeien.**

### **Politieke verantwoordelijkheid nemen**

De crisis woekert keihard om zich heen met desastreuze gevolgen voor veel schippers en daarmee ook voor de toekomst van de hele binnenvaart. Krachtige maatregelen zijn broodnodig en de grote publieke belangen die op het spel staan verantwoordt hierbij ook het ingrijpen van het kabinet. Hiervoor is brede steun onder de schippers.

**Aanbeveling 8: Het kabinet moet zich op alle mogelijke manieren inzetten om een goede toekomst van de binnenvaart veilig te stellen en daarmee de maatschappelijke belangen te verdedigen.**

### **Een goede toekomst**

Naast krachtige maatregelen om de gevolgen van de crisis te bestrijden, moet ook het algemeen belang van een sterke binnenvaart op de lange termijn worden benaderd. De binnenvaart moet gestimuleerd worden gezien de grote mogelijkheden die er liggen en de voordelen ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. Dit wordt wel een 'modal shift'-beleid genoemd.

**Aanbeveling 9: De overheid moet actief de binnenvaart stimuleren (modal shiftbeleid).**

### **Het kleine schip**

Binnen een sterke binnenvaartsector speelt het kleine schip een cruciale rol. Zonder het kleine schip blijven slechts de grotere rivieren en kanalen over waardoor de binnenvaart veel minder bereik en daarmee veel minder waarde kan hebben. Het kleine schip dreigt

echter langzaam te verdwijnen zonder dat er nieuwe voor terugkomen. Om te voorkomen dat deze trend zich doorzet moet er extra aandacht komen voor de positie van het kleine schip.

**Aanbeveling 10: Er moet bijzondere aandacht komen voor het behoud van kleine schepen, omdat deze van groot belang zijn voor de gehele sector.**

### **Publieke belang**

Naast de grote persoonlijke tragedies die voorkomen kunnen worden, moet ook het belang van de binnenvaart voor de Nederlandse samenleving niet vergeten worden. De grote drukte op de Nederlandse autowegen brengt enorme maatschappelijke kosten met zich mee. Ook het Nederlandse hoofdspoorwegennet kent nauwelijks nog extra ruimte voor goederenvervoer. Het Nederlandse netwerk van vaarwegen daarentegen biedt nog genoeg ruimte voor groei. De binnenvaart is veruit de meest energiezuinige manier van transport en zorgt voor de minste overlast qua geluid en uitstoot. De binnenvaart verdient een goede toekomst. Een toekomst waarbij de schipper weer een eerlijke boterham kan verdienen en waarvan de hele Nederlandse maatschappij profijt heeft.



Foto Arie Kievit





# INLEIDING

De binnenvaart is een prachtige beroepstak en een essentiële schakel in de Nederlandse transportbranche. Een vitale binnenvaart kan namelijk een bijdrage leveren aan het verminderen van maatschappelijk problemen zoals files, geluidsoverlast en milieuvervuiling. Bovendien heeft Nederland een ijzersterke positie binnen Europa. De helft van de totale Europese vloot vaart onder Nederlandse vlag. Het belang van een sterke binnenvaart heeft de SP altijd benadrukt. Dat heeft onder andere geresulteerd in een groot rapport dat bijna een jaar geleden is uitgekomen met de titel 'Binnenvaart: minder files en een beter klimaat'.

De economische crisis dreigt echter de binnenvaart hard te raken doordat het aanbod van goederen en daarmee de vraag naar transport via binnenvaartschepen sterk is gedaald het laatste jaar. Voor de SP is het van groot belang dat duidelijk wordt wat de invloed is van deze crisis op de toekomst van de binnenvaart en alle mensen die er hun brood mee verdienen. Daarom heeft de SP ervoor gekozen om een grootschalig onderzoek op te zetten en deze aan zo veel mogelijk binnenvaartschippers voor te leggen. Zo krijgen we een beter beeld van de problemen waar zij voor staan en welke maatregelen op steun van de schippers kunnen rekenen. Dit onderzoek kan ons daarnaast ook belangrijke inzichten geven in welke rol de politiek zou moeten spelen om de binnenvaart te ondersteunen bij het zo goed mogelijk doorkomen van deze crisis.

In de centrale vraag van dit onderzoek staat overigens niet voor niets gesteld dat we moeten kijken hoe de binnenvaartschipper *zo goed mogelijk* door deze crisis kan geraken. Tot nu toe zijn er al tientallen schippers of schippersbedrijven failliet gegaan. De persoonlijke tragedies waar deze faillissementen toe leiden, zijn niet uit te drukken in woorden. De realiteit is echter wel dat zelfs na het nemen van een groot scala aan sterke maatregelen die de steun hebben van de hele sector, er geen garantie bestaat dat er zich daarna geen faillissementen meer voor zullen doen. Maar als maatregelen kunnen helpen, dan moet er ook serieus werk van worden gemaakt.

De binnenvaart is namelijk geen branche waar de markt altijd een zelfregulerende werking heeft. In moeilijke tijden, zoals nu het geval is, kan het aanbod van goederen sterk terug lopen. Het gevolg is dat er sprake is van ernstige overcapaciteit. Door de heftige



concurrentie om vracht kelderen de vrachtprijzen en ontstaat een vernietigende neerwaartse spiraal. Hierdoor kunnen veel schippers eenvoudigweg niet meer rond komen, wat tot faillissementen leidt.

Nu is voor iedere ondernemer een faillissement een persoonlijk drama, maar bij de binnenvaart lijken deze faillissementen de markt alleen nog maar verder te verstoren. In een 'normale' markt zorgt een faillissement in theorie tot een nieuw evenwicht van vraag en aanbod. De binnenvaart is echter geen gewone markt. Een schip is enorme investering die bijna altijd is gefinancierd via een bank. Wanneer een schipper failliet gaat, zal de bank dan ook vaak beslag leggen op het schip. Deze wordt vaak via een veiling weer terug op de markt gebracht voor een veel lagere prijs. De nieuwe eigenaar kan door de lagere kosten voor nog lagere vrachtprijzen varen. Hierdoor gaan de vrachtprijzen nog verder omlaag, terwijl het grote probleem – de overcapaciteit – in stand blijft. Faillissementen leiden daarom niet tot een nieuw evenwicht maar vergroten juist de problemen.

Bovendien ligt ook een ander gevaar op de loer: het gevaar van een massale overname van schepen die nu in moeilijkheden zijn. Dat dit geen doemscenario is, bewijst het verleden. In de crisis van de jaren dertig werd een groot gedeelte van de binnenvaartvloot opgekocht door de Damco-rederij. Deze rederij werd onder andere financieel gesteund door een Duitse rederij die was gespecialiseerd in het transport van bruinkool. Het zogenaamde Damco-effect zorgde voor een grote ontregeling van de markt en tot een crisis die nog decennia lang is gevoeld. Ook nu is dit een reëel scenario, vooral met de machtige posities die grote energiereuzen in Duitsland en Frankrijk maar ook bedrijven in China nu innemen. Een verbetering van de positie van de schippers en het doorbreken van de negatieve spiraal van dalende vrachtprijzen is dan ook essentieel.

Een van de grootste bedreigingen die de crisis nu vormt voor de binnenvaart is echter de positie van het kleine schip. Al eerder werd het belang genoemd van een sterke binnenvaart die ontwikkeld is in de breedte. Grote schepen die via de hoofd-aders zoals de Rijn en de grote kanalen enorme hoeveelheden lading vervoeren, zorgen voor een sterke impuls van de binnenvaart en voor een gunstige concurrentiepositie ten opzichte van het vervoer via de weg. Maar een essentiële schakel in de keten van het transport via het water is het kleine schip. Kleine schepen kunnen via de kleine kanalen en waterwegen (de haarvaten van de binnenvaart) veel meer locaties bereiken. Het wegvallen van het kleine schip zou ervoor zorgen dat vanaf de grotere vaarwegen alsnog het voreen natransport via een vrachtwagen zou moeten plaatsvinden. In dat geval is de keuze voor binnenvaart als modaliteit zeker niet meer zo aantrekkelijk voor een verlader en zal het volume via de binnenvaart sterk kunnen teruglopen.

Maar waarom zou het kleine binnenvaartschip verdwijnen? Grotere schepen blijven immers ook op de markt, zelfs na faillissementen. Het kleine schip kent echter een aantal grote bedreigingen. Als eerste is het voor een klein schip vaak minder makkelijk om rond te komen omdat de vrachtprijs wordt betaald per ton. En uiteraard past er minder in een klein schip dan in een groot schip. Maar belangrijker is het feit dat er nauwelijks nog nieuwe kleine schepen worden gemaakt. Bovendien verdwijnen veel kleinere en oudere

schepen van de markt doordat zij bijvoorbeeld eindigen als woonboot. Veel kleine schepen worden ook bedreigd door de nieuwe regels die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) gaat opleggen. Hierdoor staan veel kleine ondernemers voor grote investeringen waar op dit moment uiteraard geen geld voor is. Al met al is de bedreigde positie van het kleine schip een gevaar voor de hele binnenvaartsector.

Het belang van de binnenvaart is ook door de Nederlandse politiek regelmatig erkend. Zo is het jarenlang een officiële kabinetsdoelstelling geweest om te komen tot een verschuiving van transport vanaf de weg naar de binnenvaart. De maatschappelijke belangen zijn breed. Binnenvaart is schoon, stil en ontlast het overvolle wegennet en voorkomt zo veel fileleed. Zo kan een enkel binnenvaartschip al gauw een rij van een halve kilometer aan vrachtwagens van de weg halen. Daarom is het voor de SP legitiem als de overheid in de binnenvaartsector optreedt wanneer het maatschappelijke belang op het spel staat. Maar ook dan is de beste oplossing er niet één die blind wordt opgelegd door de overheid, maar juist één die wordt ondersteund door de binnenvaartsector zelf. Daarom is het tijd om de schipper aan het woord te laten.







# OPZET EN VERANTWOORDING

Het doel van het onderzoek is om een goed onderbouwd beeld te krijgen van de gevolgen van de crisis op de Nederlandse binnenvaartschipper en welke mogelijke maatregelen op steun van de schippers kunnen rekenen. Om tot een gedegen analyse te komen is het belangrijk om een groot aantal schippers aan het woord te laten die samen een representatieve doorsnede vormen van alle actieve binnenvaartschippers in Nederland. Nu is het niet makkelijk om veel schippers in een kort tijdsbestek te bereiken. Beroepsmatig hebben zij uiteraard een mobiel bestaan. Een overgrote meerderheid van schippers heeft echter internet aan boord, dan wel in hun huis aan wal. Daardoor hebben zij veel eenvoudiger toegang tot een online enquête dan één die via drukwerk wordt verspreid. Bovendien is het inzenden van de vragenlijst met een druk op de knop gedaan. Daarom is gekozen om de vragenlijst via internet af te nemen.

In eerste instantie is een vragenlijst opgesteld met daarin ongeveer 20 vragen. Deze is voorgelegd aan een testpanel bestaande uit een aantal schippers en andere direct betrokkenen van de binnenvaart. Naar aanleiding van een groot aantal op- en aanmerkingen zijn er uiteindelijk een aantal vragen aangepast en een aantal vragen toegevoegd. Het uiteindelijke onderzoek is verdeeld over drie onderdelen en bestaat uit 31 concrete vragen. Bijna alle vragen zijn multiple choice, waarbij er in een aantal gevallen meerdere antwoorden tegelijk konden worden aangegeven. Door de beperkte mogelijkheid tot toelichting bij een onderzoek dat slechts uit multiple choice-vragen bestaat, is er bewust gekozen voor een groot aantal toelichtingmogelijkheden. Hierdoor krijgen de deelnemende schippers de beste mogelijkheid om de ware effecten van de crisis en hun houding ten opzichte van maatregelen duidelijk te maken.

Na het beantwoorden van een vraag, kwam automatisch de volgende vraag in beeld of werd in sommige gevallen specifiek naar een toelichting gevraagd. De meeste vragen kreeg iedereen voor ogen, maar sommige vragen waren een aanvulling op een eerder antwoord waardoor slechts een gedeelte van de schippers deze vragen heeft beantwoord. Bij vraag 13 wordt bijvoorbeeld gevraagd of de schipper dit jaar heeft geprobeerd om krediet te krijgen. Als hij of zij hierbij aangeeft dat dit niet het geval was, dan heeft de vervolgvraag of er problemen waren bij het krijgen van krediet uiteraard geen zin.

Zoals gezegd bestaat het onderzoek uit drie onderdelen. Het eerste deel richt zich vooral op de schipper zelf. Persoonlijke kenmerken zoals leeftijd en professionele kenmerken zoals ervaring, functie, vaarroute en soort schip waarop wordt gevaren, geven samen een goed inzicht in de Nederlandse schipper. Daarnaast kunnen deze eigenschappen worden gebruikt om aanvullende analyses te kunnen uitvoeren op de uitkomsten van de andere twee onderdelen. Om een voorbeeld te geven: het kan zeer interessant zijn om te kijken of schippers met een groot schip anders denken over een bepaalde maatregel dan schippers met een klein schip.

Het tweede onderdeel bestaat uit vragen die specifiek ingaan op de gevolgen van de crisis voor de binnenvaart en voor de schipper in kwestie. Hier zijn de vragen gericht op de manier waarop de huidige crisis de schipper in zijn werk en inkomen heeft geraakt en wat de gevolgen hiervan kunnen zijn in de toekomst. Zo wordt gevraagd naar de veranderingen in het aanbod van vracht (volume) en de prijs die wordt betaald voor de vracht.

In het derde onderdeel wordt in 15 vragen een aantal mogelijke maatregelen voorgesteld. Het gaat om maatregelen die zouden kunnen helpen bij het bestrijden van de crisis. De meeste vragen zijn zo opgesteld dat de schipper kan reageren op een stelling. Door een vijfdelige schaal van 'Zeer mee eens' tot 'Zeer mee oneens' te gebruiken, konden schippers vrij gedetailleerd aangeven wat zij van een bepaalde maatregel vinden. Ook hier was er bij veel vragen de mogelijkheid om een toelichting te geven.

Bij alle vragen in alle drie de onderdelen was er de mogelijkheid om een antwoord als 'Niet van toepassing', 'Geen mening' of 'Weet ik niet' te geven. Dit zorgt ervoor dat de kans aanzienlijk kleiner wordt dat mensen zomaar een antwoord hebben gegeven omdat de antwoordmogelijkheden te beperkt waren. Bij de analyse van de antwoorden zijn in veel gevallen alleen de percentages gegeven van mensen die wel een duidelijk antwoord hebben gegeven op een vraag.

Nadat de schipper alle 31 vragen had beantwoord, kon hij of zij ook nog aangeven of er behoefte was om op de hoogte te blijven van de resultaten van het onderzoek. Als hier positief op werd gereageerd, dan kon de schipper in een aantal volgende vragen zijn of haar persoonlijke gegevens achterlaten. Deze gegevens zijn uiteraard niet gebruikt voor publicatie en zullen anoniem worden verwerkt. Wel gaf 76% van de deelnemers aan dat zij op de hoogte willen worden gehouden van de uitkomsten van het onderzoek. Deze schippers krijgen dan ook allemaal dit onderzoek digitaal toegestuurd.

Het onderzoek is op 22 juli online gezet en was vanaf toen in te vullen via de website [www.sp.nl/binnenvaart](http://www.sp.nl/binnenvaart). Hier kon na een korte inleiding direct begonnen worden met het invullen van de vragenlijst. Dat duurde ongeveer 20 minuten, afhankelijk van de antwoorden die zijn gegeven. De volledige vragenlijst (die origineel alleen in een digitale versie bestond) is toegevoegd in bijlage 1.

Om een groot aantal schippers te bereiken was het van groot belang om bekendheid aan het onderzoek te geven. Daarom is er via diverse kanalen contact gezocht met schippers. Via de media door een aantal artikelen in kranten en aan scheepvaart gerelateerde media zoals de Schuttevaer en de Binnenvaartkrant. Daarnaast hebben een aantal organisaties ook geholpen met 'het verspreiden van' het onderzoek. Zo hebben bijvoorbeeld Kantoor Binnenvaart en de Algemene Schippersvereniging (ASV) veel van hun leden en bekenden gewezen op het onderzoek. Daarnaast is een aantal havens bezocht waarbij er met diverse schippers persoonlijk is gesproken over hun problemen en over mogelijke oplossingen.

Maandag 7 september was de laatste dag dat het onderzoek kon worden ingevuld. Schippers konden dus ruim anderhalve maand aan het onderzoek deelnemen. In het volgende hoofdstuk zal specifiek per onderdeel een overzicht worden gegeven van de belangrijkste resultaten. Een compleet overzicht van alle resultaten is in tabellen weergegeven in bijlage 2. In bijlage 3 zijn nog een aantal aanvullende analyses toegevoegd die zijn gemaakt door te specificeren naar bepaalde kenmerken. Ook hiervan zijn de belangrijkste resultaten verwoord in het volgende hoofdstuk.

Bij deze analyses zijn bepaalde antwoorden, die de schipper in eerdere vragen heeft gegeven, gebruikt als extra variabele. Zo kon beter vastgesteld worden of er een duidelijk onderscheid is in de manier waarop bepaalde schippers aankijken tegen een maatregel. In de meeste gevallen gaat het om een groep die eerder is vastgesteld in het eerste onderdeel van het onderzoek. Zo is bijvoorbeeld de grootte van het schip gebruikt als een extra variabele. Op deze manier kan bekeken worden of er niet alleen veel verschillen zitten tussen schippers onderling, maar ook tussen bepaalde groepen schippers afhankelijk van de grootte van hun schip.









# RESULTATEN

## AANTAL DEELNEMERS

Het onderzoek is door 730 mensen ingevuld, waarvan een gedeelte niet de gehele vragenlijst heeft afgemaakt. Uiteindelijk bleken 606 ingevulde vragenlijsten geschikt om te worden gebruikt. De andere 124 schippers die vroegtijdig zijn afgehaakt zijn niet meegenomen bij het vaststellen van de resultaten. Het aantal deelnemers blijft echter ruim voldoende om te spreken van een representatieve steekproef. 15% van alle Nederlandse schippers heeft mee gedaan aan het onderzoek. Voor een groot aantal vragen worden hieronder de resultaten weergegeven in tabellen. De resultaten met antwoorden van alle vragen kunt u in bijlage 2 terugvinden. In bijlage 3 zijn de volledige resultaten te vinden die afkomstig zijn van aanvullende analyses.

Het onderzoek heeft een schat aan informatie opgeleverd die een leidraad kan zijn voor de maatregelen die kunnen of zelfs moeten worden genomen. In vier onderdelen zullen de meest relevante resultaten worden besproken. Hierbij wordt dezelfde volgorde aangehouden als bij de vragenlijst evenals dezelfde indeling in drie onderdelen. Als eerste worden de specifieke kenmerken van de schipper besproken, daarna de gevolgen van de crisis. Als derde en laatste onderdeel worden de eventuele oplossingen om de crisis te lijf te gaan besproken. De aanvullende analyses zullen per vraag worden besproken.

## ONDERDEEL 1: DE SCHIPPER

Van de 606 respondenten geeft 77,4% aan dat zij daadwerkelijk schipper zijn. Ook geeft een aantal deelnemers aan reder te zijn (4,8%) of opvarende (1,6%). Daarnaast geeft nog eens 16,1% aan een andere functie te hebben waarbij men in de meeste gevallen aangeeft 'schipper / eigenaar' of 'schipper / ondernemer' te zijn. Omdat de overgrote meerderheid aan respondenten heeft aangegeven schipper te zijn (ruim 92%), zal in het onderzoek de term 'schipper' worden gebruikt voor alle mensen die hebben meegedaan aan het onderzoek.

De leeftijd van de schippers is vrij gelijk verdeeld over de vier leeftijdscategorieën (namelijk: jonger dan 35 jaar / 35 – 44 jaar / 45 – 54 jaar / ouder dan 54 jaar). Bijna één derde geeft aan tussen de 45 en 54 jaar oud te zijn en is hiermee de grootste groep.

De gemiddelde leeftijd aan de hand van de klassengemiddelden is 46 jaar. Een ruime meerderheid (65%) vaart al langer dan 20 jaar. Slechts 16% van de schippers vaart korter dan 10 jaar.

De schippers zijn in bijna alle takken van transport vertegenwoordigd (met uitzondering van gas). Meest genoemde transportsoorten zijn bulkgoederen als graan, diervoeders, grondstoffen, zand/grind en consumptiegoederen. De exacte cijfers staan weergegeven in bijlage 2. De grootte van het schip waarop gevaren wordt varieert sterk.

### Type schip (uitgedrukt in tonnage)

Minder dan 500 ton	12,9%
500 – 750 ton	17,1%
750 – 1000 ton	10,2%
1000 – 2000 ton	30,3%
2000 – 5000 ton	25,5%
Meer dan 5000 ton	4,0%

Ook het bouwjaar van het schip waarop gevaren wordt, varieert sterk.

### Bouwjaar van schip

Voor 1940	11,7%
1940 – 1960	18,9%
1961 – 1976	31,8%
1977 – 1990	9,2%
1991 – 2000	7,9%
2001 – 2009	20,6%

De meeste schippers varen via de Rijnvaart met zijrivieren (bijna 60%). Daarnaast worden 'Binnenlands' (55%), 'Noord-Zuid' (40%) of 'de Duitse kanalen' (35%) veel genoemd als een van de routes die de schipper met regelmaat bevaart. Bij de extra antwoordmogelijkheid worden ook regelmatig Frankrijk en de Benelux genoemd.

Een nipte meerderheid van schippers (50,4%) geeft aan dat zij bezig zijn om pensioen op te bouwen. Daarnaast zit voor nog eens 37% van de schippers het pensioen in het schip. De overige schippers (12,7%) geven aan dat zij geen pensioen opbouwen.

De geschatte dagwaardes van de schepen lopen zeer sterk uiteen.

### De geschatte dagwaarde van het schip

Minder dan €50.000,-	2,9%
€50.000,- tot €100.000,-	12,2%
€100.000,- tot €250.000,-	21,9%
€250.000,- tot €500.000,-	13,7%
€500.000,- tot €1.000.000,-	13,0%
€1.000.000,- tot €2.000.000,-	11,1%
Meer dan €2.000.000,-	25,2%

Daarnaast was er een klein aantal (namelijk 43) schippers dat de dagwaarde van hun schip niet goed kon of niet wilde inschatten.

## ONDERDEEL 2: DE GEVOLGEN VAN DE CRISIS

Een overgrote meerderheid van 91,6% geeft aan dat de huidige economische crisis merkbare negatieve gevolgen heeft op het werk en/of de inkomsten. Slechts één op de 150 schippers geeft aan dat de crisis voor hem of haar positieve gevolgen heeft. Ook geeft 90,7% van de schippers aan dat voor hen de vraag naar transport sterk tot zeer sterk is gedaald. Slechts 1,3% vindt dat er sprake is van een toegenomen vraag. De gevolgen van de crisis zijn voor alle schippers heel goed merkbaar en de klappen zijn zeer zwaar voor zowel schippers met kleine als grote schepen. Het gemiddeld genoemde percentage van afgenomen vraag is ongeveer 30%. In de mogelijkheid tot toelichting hebben veel schippers gereageerd waarbij er vaak schokkende conclusies werden getrokken. Hieronder staan een aantal reacties van schippers in hun eigen woorden.

‘Al diverse keren een week of meer stilgelegen omdat er niets was. In de 15 jaar dat ik vaar nog nooit voorgekomen. Ik kon altijd 7 dagen per week varen, dag en nacht.’

‘Ik heb op de Duitse kanalen nog nooit langer dan twee dagen leeg gelegen. Nu heb ik net veertien dagen leeg gelegen en ben nu alweer een week bezig met een reis zonder een vooruitzicht op lossen. Dus nu al 3 weken bezig voor slechts € 4.080.00 vracht. Daar gaat nog 5% provisie af en alle brandstofkosten. Tel uit je winst.’

‘Onze wachttijd tussen de reizen is opgelopen van enkele dagen naar ruim 3 weken.’

‘Al 10 jaar aluminium gevaren van Vlissingen naar Duffel maar er is nu niets meer. Dus een afname van 100%. Ik lig stil.’

‘In het 1e kwartaal en 2e kwartaal gemiddeld ruim 30% omzetverlies. Veel met leeg schip de Rijn op om lading te halen in Duitsland (is slecht voor milieu!). In onze sector lijkt het aanbod met wel 50% te zijn gedaald. Dit vertekent wel doordat er verschuivingen plaatsvinden. Door de afname in het vervoer van de erts en kolen, zijn er nu bijvoorbeeld ook schepen die het zoeken in de diervoeders en granen.’

## VRACHTPRIJZEN

Ook de vrachtprijzen zijn volgens de schippers enorm gedaald. Ruim 93% geeft dit aan. Ook op het gebied van dalende vrachtprijzen lijkt de crisis voor kleine en grote schippers ongeveer even grote klappen op te leveren. En ook hier volop heftige reacties bij de mogelijkheid tot toelichting. Gemiddeld spreken de schippers over een daling van de vrachtprijs van ongeveer 50%. Een aantal typerende antwoorden:

‘De kolenprijs is met 70% (!) gedaald, terwijl dit onze core-business is...’

‘De tarieven zijn gedaald tot 50% onder normale kostprijs. Dit wil zeggen dat sommige tarieven moeten stijgen met 100% om terug op de kostprijs te komen. Onze nettowinst is t.o.v. vorig jaar met 75% gedaald. [...] Jammer genoeg zijn Nederlandse bevrachtingskantoren trendsetters in de lage vrachtprijzen, en proberen deze steeds bij hun binnenlandse en buitenlandse concurrenten werk af te snoepen door steeds lagere prijzen aan te bieden.’

‘Een reis soja van Amsterdam naar Hengelo leverde in 2008 €6100,- op. Dezelfde reis soja van Amsterdam naar Hengelo in 2009; €2650,-.’

‘Begin van het jaar viel het nog mee, maar nu zijn de (netto) prijzen per ton/km in veel gevallen met 60%(!) gedaald. De ‘bodem’ is naar mijn idee nog niet bereikt. Ik ‘hoor/zie’ steeds gekkere dingen.’

‘Vorig jaar april gingen wij met 1250 ton piekijzer van Rdam naar Plochingen voor € 16,00 p/t. Er is vorige week 1000 ton bevracht voor € 6,00 p/t. Exact dezelfde reis. Het minimum voor deze reis is toch wel ca. € 12,00 p/t.’

‘Onderhandeling over de vrachtprijs is onmogelijk geworden. De bevrachter roept altijd dat een ander wel beschikbaar is voor de geboden prijs.’

‘We houden nu soms per maand minder over dan vorig jaar in 1 week.’

‘Dit schip is al 30 jaar in de familie en in die dertig jaar zijn er nog nooit zulke slechte tarieven betaald als nu het geval is. Daar moet ik wel aan toevoegen dat we vroeger zoals u weet een wettelijk toerbeurtsysteem met bodemtarieven hadden waardoor uitbuiting op deze schaal onmogelijk was. Wat ook heel belangrijk was dat bescherming van het kleine schip in het systeem verankerd was. Maar ik dwaal een beetje af, u vroeg naar een percentage; 50 tot 70 procent achteruitgang ten opzichte van vorig jaar.’

## FINANCIËLE PROBLEMEN

Een andere belangrijke indicator is het percentage schippers van maar liefst 41,4% dat aangeeft nu in financiële problemen te zitten. Hiervan geeft 68% aan dat die problemen tamelijk ernstig zijn terwijl voor 20% zelfs faillissement dreigt. Hier is wel een duidelijk verschil te zien als er onderscheid wordt gemaakt op het gebied van scheepsgrootte. Van de schippers met een schip dat tussen de 2000 en 500 ton kan vervoeren geeft

maar liefst 68% aan dat zij financiële problemen hebben. Ook bij schepen boven de 5000 ton zit een meerderheid (57%) in financiële problemen. De resultaten laten zien dat er een direct positief verband is tussen scheepsgrootte en financiële problemen. Hoe groter het schip, hoe meer schippers er in de financiële problemen zitten. Daarnaast werd gevraagd welke maatregelen zijn of worden genomen om de financiële problemen het hoofd te bieden. Veel schippers geven aan dat zij hebben gesneden op de kosten, spaargeld hebben aangesproken, een extra lening hebben afgesloten of personeel hebben ontslagen. Vooral in de toelichting die kon worden ingevuld, bleken de persoonlijke verhalen die veel schippers hebben opgeschreven even talrijk als confronterend. Hieronder een aantal schippers aan het woord.

‘Al het personeel ontslagen, de kinderen op een schippersinternaat geplaatst zodat de vrouw weer mee kan varen. Het huis staat nu ongebruikt, maar is onverkoopbaar door de crisis.’

‘Vanaf augustus 2009 stoppen wij met het aflossen van de hypotheek. De reserves zijn op.’

‘De hypotheeken verhogen, aflossingen stopzetten en dergelijke werken naar mijn idee alleen als het ons weer volgend jaar voor de wind gaat. Anders is het jezelf alleen maar dieper in de kuil graven.’

‘Na 44 jaar werken heb ik het gevoel dat ik nog niets bereikt heb.’

‘Ik heb 1 jaar uitstel van aflossing en wat extra ruimte op mijn rekening. Anders ga ik sowieso naar de klote!!!!’

‘Alles op minimum zetten qua uitgaven, pensioenopbouw in de koelkast en uitstel van aflossingen. Maar de kosten blijven stijgen. Havengelden, stijgende olieprijs en eventuele onderhoudskosten, alles opschorten tot niets meer kan. Alle spaarcenten zijn ook al op. Dit kan echt niet langer goed gaan, dus er moet iets gebeuren???? Ik heb goed personeel moeten ontslaan en moet nu met leerlingen aan boord varen.’

‘Zwart werk!’

‘Ik moet gedwongen stoppen met zelfstandig zijn en ben een baan aan het zoeken. 25 jaar hard werken en niks over houden is geen goede zaak.’

‘We hebben in mei 2 mensen moeten ontslaan en een week later begaf onze motor het. We hebben 6 weken liggen repareren en de bank geeft geen geld voor de reparatie.’

‘Wanneer er niks aan de vrachtprijzen gebeurt dan zullen er velen ons voor gaan in een faillissement. Jammer genoeg wordt er in Nederland met staatsgarantie gewerkt. De hoog gefinancierde ondernemer wordt het hoofd boven water gehouden, terwijl de spaarder nu zijn zuur verdiende geld ziet verdampen.’

‘Ik werk nu als ZZP-er bij de concurrent.’



## PERSONEEL

Van de 45% van de schippers die dit jaar nog personeel in dienst had, geeft 70% aan dat zij al mensen hebben moeten ontslaan (dit geldt voor 32% van de schippers, die gemiddeld twee mensen hebben ontslagen) of dit wellicht nog moeten gaan doen als gevolg van de crisis (dit geldt voor 38% van de schippers). Eén ondernemer heeft zelfs al 16 mensen moeten ontslaan. Ongeveer een kwart van de schippers heeft het afgelopen jaar al geprobeerd om een aanvullende lening of andere vorm van krediet te krijgen. In de meeste gevallen (ruim 63%) werd dit krediet door de bank verschaft. Bij 18% werd de lening geweigerd en in 10% van de gevallen vond de schipper de rentepercentages te hoog.

## WAARDE VAN HET SCHIP

Bijna 91% van alle ondervraagde schippers geeft aan dat de dagwaarde van het schip het laatste jaar is afgenomen. Deze schippers schatten de daling van de dagwaarde van hun schip als volgt in:

## VERKOPEN VAN HET SCHIP

Minder dan 5%	0,6%
5 – 10%	10,9%
11 – 15%	12,8%
16 – 20%	23,1%
21 – 30%	24,6%
31 – 40%	10,0%
41 – 50%	10,6%
Meer dan 50%	7,3%

Maar liefst 24,2% van de schippers geeft aan dat zij hun schip willen verkopen; daarvan geeft een overgrote meerderheid zelfs aan de sector definitief te willen verlaten. Een kleine groep schippers (6,4%) is zelfs bereid om hun schip met verlies te verkopen. De overige schippers geven aan (nog) niet te willen verkopen in afwachting van betere tijden (30,4%) of willen niet verkopen omdat varen hun manier van leven is (45,5%).

## ONDERDEEL 3: MOGELIJKE OPLOSSINGEN

### BODEMPRIJZEN

Een ruime meerderheid van de schippers is het er over eens dat het instellen van bodemprijzen voor vracht (eventueel tijdelijk) kan helpen om weerstand te bieden aan de crisis. 68,7% van alle schippers geeft aan heil in deze oplossing te zien. Nog eens 14,5% staat neutraal tegenover deze oplossing, terwijl 16,8% van de schippers het niet ziet zitten. Als wordt gekeken naar de verschillen in opvattingen tussen schippers op

dit onderwerp, dan valt op dat de grootte van het schip (in tonnage) geen hele sterke invloed heeft op de uitkomsten. Zowel schippers met kleine schepen als binnenvaart-schippers met zeer grote schepen zien deze maatregel als een goede oplossing. Schippers met de kleinste schepen (tot 500 ton) zijn het meest positief (89,7%), terwijl de schippers met de allergrootste schepen (groter dan 5000 ton) het minst achter deze oplossing staan (56,3%). Bij de overige vier 'gewichtsklassen' die qua tonnage hier tussenin liggen is een meerderheid het hier mee eens (variërend van 66,6% tot 69,6%).

- Een systeem van bodemprijzen zorgt ervoor dat de prijs voor vracht niet onder een bepaald niveau kan zakken. In de binnenvaart wordt een schipper betaald aan de hand van een prijs per ton vermenigvuldigd met het aantal kilometers dat hij moet afleggen. Bij een bodemprijs wordt voor iedere soort vracht een minimumprijs berekend die per kilometer moet worden betaald. Deze maatregel kan voorkomen dat door heftige concurrentie de vrachtprijzen tot onder de kostprijs dalen, want in dat geval kunnen schippers niet meer rond komen.

## POOLVORMING EN TOERBEURT

Zo eensgezind als de schippers aankijken tegen bodemprijzen, zo verdeeld zijn zij over het (eventueel tijdelijk) invoeren van een systeem van poolvorming. Van de schippers is 22,8% positief over deze maatregel, 28,2% is neutraal, en 48,9% heeft er een negatief oordeel over.

Ook voor het instellen van een breed Europees systeem van toerbeurt lijkt geen meerderheid onder de schippers. Slechts 31% ziet heil in deze maatregel, terwijl een nipte meerderheid van 50,4 er bezwaar tegen heeft. 19% geeft aan er neutraal over te oordelen.

- Bij poolvorming gaan groepen schippers op vrijwillige wijze een samenwerkingsverband aan. Hierdoor kunnen zij een eerlijkere onderlinge vrachtverdeling maken en in veel gevallen ook een betere vrachtprijs afdwingen. Nadeel is dat het systeem minder goed werkt als niet alle schippers mee doen en een aantal toch weer onder de prijs gaat varen. Dan zal de vracht uiteindelijk weer gaan naar de schipper die voor de allerlaagste prijs vaart en komen de vrachtprijzen weer sterk onder druk. Toerbeurt is een vergelijkbaar systeem als poolvorming, alleen is er bij toerbeurt vaak een verplichting om mee te doen. Waar poolvorming door schippers zelf kan worden ingericht, is er bij een systeem van toerbeurt een organiserend en controlerend orgaan nodig.

Bij de vraag over de toerbeurt hebben 140 schippers een toelichting gegeven. De meningen over een breed Europees Toerbeurtsysteem lopen zeer sterk uiteen. Hieronder een selectie van veel voorkomende of kenmerkende opvattingen.

'Tegen de tijd dat zo iets Europees wijds is opgezet, is de helft van de Nederlandse vloot failliet'.

‘Aan bodemtarieven moet je een toerbeurtsysteem koppelen. Het zou dan ook verplicht moeten zijn, niet vrijwillig. Toerbeurt heeft uitgewezen het enige systeem te zijn dat werkt.’

‘Dat is een verdeling van de armoede, goed op de korte termijn, maar het blokkeert iedere motivatie tot ondernemen, wat op termijn afbraak van de vloot betekent.’

‘Een bodemtarief zonder verdeelsysteem werkt niet, omdat er veel ladingzoekenden zijn en weinig aanbieders zijn: Degene die bij een verlader in de gunst staat (evt. via retourprovisies) blijft voorzien van lading, terwijl anderen lange wachttijden hebben. Een altijd benodigde vorm van reservecapaciteit is hier oorzaak van. Die is nodig om pieken in de aanvoer (zeehavens) of afvoer (laagwaterperiodes) op te kunnen vangen. Indien die reservecapaciteit door alle verladers in de vorm van een toeslag op elke vervoerde ton zou worden betaald, zou dit een mogelijkheid kunnen scheppen voor een modern toerbeurtsysteem wat niet in conflict komt met de concurrentieregels of het Rijnvaartregime omdat deelname op basis van vrijwilligheid geschiedt. De schipper kan zo zijn wachttijd vergoed krijgen uit het reservecapaciteitsfonds. Het hoeft dan geen opgelegd systeem te zijn maar wordt een schipperskeuze qua bedrijfsvoering: vrij en geen aanspraak op vergoeding of via een marktordening, deels functionerend als reservecapaciteit, met wachttijdcompensatie.’

‘Instelling van bodemtarieven kan alleen functioneren als daaraan een stelsel van toerbeurtsystemen (gecontroleerd en gesanctioneerd door de overheden) aan gekoppeld is. Het eerlijk verdelen van het werk geef iedereen een kans. Zonder dat bevrachters voorkeur hebben. Nu gunnen ze je werk of niet. Of je koopt je werk voor €100,- en €200,- zoals in Duitsland bij een bevrachter – het zogenaamde theegeld.’

‘Terugkeer toerbeurt is niet meer van deze tijd. Beter systeem zou zijn een invoering van bodem en plafondprijzen! In de goede tijd hadden de schippers er geen moeite mee om een prachtige reis te weigeren of nog euro's bij te vragen. Dit was net zo genant als de huidige prijzen waarmee we nu uitgeknepen worden.’

## **OPLEGGEN VAN NIEUWE SCHEPEN**

Een grote meerderheid van de schippers (71,3%) wil dat nieuw afgebouwde schepen voorlopig niet op de markt komen. Een kleine groep (11,1%) is het niet eens met deze maatregel.

- Het opleggen van schepen is niets anders dan het tijdelijk uit de vaart halen van een gedeelte van de vloot. Als er zoals nu sprake is van een overcapaciteit aan schepen, dan zorgt dit voor spanning op de markt en moeten schippers de vracht verdelen. Om toch vracht te krijgen gaan schippers elkaar beconcurreren op vrachtprijs wat uiteindelijk leidt tot nog meer verlies van omzet. Het uit de vaart halen of opleggen van schepen zorgt voor een vermindering van de capaciteit zodat schippers niet meer hoeven te concurreren op prijs.

## CCR-REGELS

De nieuwe regels die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) gaat opleggen, blijken niet op veel steun te kunnen rekenen bij de schippers. Twee vragen zijn gericht op deze nieuwe CCR-regels.

De eerste vraag is of de schippers vinden dat er voor schepen die vóór 1977 zijn gebouwd een vrijstelling moet komen van deze nieuwe regels. Meer dan driekwart van de schippers (77,2%) wil dat deze schepen worden vrijgesteld. Ongeveer één op de zeven schippers (14,6%) is het niet eens met een vrijstelling van deze oude schepen. Opvallend is dat schippers die zelf varen op een schip dat na 1976 is gebouwd er nog steeds een meerderheid (51,8%) van mening is dat deze oude schepen een vrijstelling moeten krijgen. Schippers die op een schip varen dat vóór het jaar 1977 is gebouwd zijn wel positiever over deze maatregel dan eigenaren van nieuwere schepen. Hier is maar liefst 92,1% een voorstander van vrijstelling van de nieuwe regels.

- De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een organisatie die zich specifiek bezighoudt met alle aspecten van de Rijnvaart. Zij hebben via een oud verdrag uit 1868 de autoriteit gekregen om een groot aantal regels op te leggen voor schepen die over de Rijn varen. Een groot nieuw pakket aan regels wordt in twee stappen ingevoerd. De eerste stap moet volgens de originele planning al op 1 januari 2010 van kracht worden. De tweede stap in 2015. Onder schippers is er veel discussie over de vraag of de gestelde eisen wel nuttig zijn en of de benodigde investeringen wel in verhouding staan met de winst die ze opleveren.

De tweede vraag richtte zich op de stelling dat (een gedeelte van) de nieuwe CCR-regels voor alle schepen moeten worden afgelast dan wel herzien. Ook hier bleek een ruime meerderheid van alle schippers het eens te zijn met deze stelling (73,6%). 13% vindt dit geen goed idee. Ook bij deze vraag is gekeken of schippers met een groot schip andere antwoorden gaven dan schippers met een klein schip. Net als bij de vorige vraag is er meer steun voor het afgelasten of herzien van de nieuwe CCR-regels onder schippers met oudere schepen (85,2%) dan onder schippers met een nieuwer schip (54,8%).

Maar liefst 154 schippers hebben bij deze twee vragen een aanvullende opmerking gegeven. Veel opmerkingen hadden een sterke overlap, maar juist bij deze vraag kwamen ook veel relevante en verhelderende commentaren naar voren. Hieronder een aantal schippers aan het woord.

‘Door de nieuwe CCR-regels moet ik op mijn schip van 20 jaar goede materialen slopen en weggooien en nieuwe er voor terug plaatsen zonder enig bewijs dat dit ten goede komt aan de veiligheid en/of het milieu.’

‘Hier van af zien is ook concurrentievervalsing. Ondernemers met een nieuw schip hebben al geïnvesteerd in de nieuwe regels. Wij voldoen wel overal aan, dus moet je omzet omhoog, als je het niet kan betalen.’

‘Ik heb 4 miljoen geïnvesteerd om aan alle milieunormen te voldoen, en mijn oude schip met 3 ton boekverlies verkocht... Deze zou dan positief beoordeeld worden, wet is wet, anders had ik deze investering nooit gedaan.’

‘Wij varen met jong materiaal omdat deze regeling er allang zat aan te komen, daarom zitten wij diep in de schulden en dan zou het niet door gaan...’

‘Niemand wordt slechter van sommige CCR-eisen, maar ze moeten wel haalbaar zijn, technisch dan wel economisch. Maar de kracht en weerspanningheid (of onverschilligheid) waarmee schepen qua bouwjaar over eenzelfde kam geschoren worden door de CCR is zelfs neerbuigend te noemen.’

‘Het blijkt steeds meer dat dit onbetaalbaar wordt. En de oudere schepen zijn vaak de kleinere schepen, als die verdwenen zijn betekent het gewoon meer vrachtwagens op de weg, want ze zijn niet te vervangen.’

‘De opgelegde eisen hebben niets met veiligheid te maken. Ze zijn voor ons niet uitvoerbaar zonder hoge kosten te maken en dat is niet redelijk t.o.v. de dagwaarde van het schip.’

‘Deze schepen hebben hun veiligheid bewezen, en kunnen en moeten niet aan nieuwbouweisen voldoen. Politiek en verladers hebben de mond vol over het behoud van het kleine schip; het tegenovergestelde wordt met doorvoering van deze eisen bereikt. We kunnen het domweg niet opbrengen!!! Door het toepassen van de hardheidsclausule zal het schip onverkoopbaar worden en rest de sloper.’

‘Deze schepen hebben in het verleden niet gezorgd voor een groter risico dan de schepen van de laatste 10 jaar. Kost veel geld en het resultaat daarvan is nihil wat betreft de veiligheid over de laatste 10 jaar.’

‘Waarom moet een schip dat al jaren vaart nu ineens aan al de nieuwbouweisen voldoen? Het heeft al jaren goed gewerkt zonder problemen. Een roetfilter kan ik me nog wel wat bij voorstellen, maar een oude auto hoeft toch ook niet plotseling te beschikken over ABS, ERS, airbags en kreukelzones?’

‘Zolang er niet is bewezen dat deze eisen ook echt de veiligheid bevorderen vind ik het te gek voor woorden dat mevrouw Huizinga hier zo luchtig over doet. Het gaat op termijn om forse investeringen die in de huidige malaise niet zijn op te brengen, en dat voor schepen die ons eigendom zijn, waar we op wonen. Voor rederij schepen vind ik er iets voor te zeggen, maar voor ons zijn er veel zaken gewoon nonsens (denk aan stahoogte in privé-verblijven of de lengte van mijn bed. Als ik erin pas is het goed).’

‘Dit probleem lost zich vanzelf op door hermotorisering, sloop, bedrijfsbeëindiging.’

‘Laat ik vooropstellen dat ik voor vooruitgang ben, de nieuwe CCR-regels hinderen

mij echter in mijn bedrijfsvoering doordat ik MOET investeren in bepaalde aanpassingen aan het schip. Ik wordt hierdoor gehinderd in het reserveren van geld voor bijv. nieuwe schone motor en verdere CO<sub>2</sub>-uitstootverminderende maatregelen. Met andere woorden, de CCR-eisen werken in mijn geval juist contraproductief en schieten hun doel voorbij.’

‘Zaken die aantoonbaar onzinnig zijn mogen geschrapt worden.’

‘We zitten in ieder geval met een afgekeurde, doch perfect werkende radar en bocht-aanwijzer. We voldoen waarschijnlijk niet aan de geluidsnormen. Over dingen zoals de maat van de bedden zullen we het maar niet hebben. We moeten het schip helemaal ingericht hebben voor personeel, terwijl we nooit met personeel zullen werken. Als wij niet meer kunnen varen, gaat het schip weg, in de verkoop of naar de sloop.’

‘De Nederlandse vloot is de modernste van de wereld, ook de oudere schepen. [...] Niets op aan te merken.’

‘De regels zijn zogenaamd verzonnen om de veiligheid en bepaalde waardes te bevorderen. Maar er zijn uit de binnenvaart nauwelijks mensen te vinden die arbeidsongeschikt zijn geworden door omstandigheden van waar men mee werkt. Meestal is het menselijk falen, en waar gewerkt wordt, vallen spaanders. In vergelijking met walarbeid is het marginaal. [...] Dus de CCR-regels moeten van tafel. Laten de overheden zich meer gaan concentreren op veilige lig-, los- en laadplaatsen, vooral in Duitsland en België.’

## **KOSTEN VAN HET VOLDOEN AAN ALLE NIEUWE CCR-EISEN**

Twee van de laatste vragen die in de vragenlijst zijn gesteld, gaan over de kosten die schippers verwachten te moeten maken wanneer zij aan alle nieuwe CCR-eisen zouden moeten voldoen. Bijna 60% van de schippers geeft aan dat zij zullen moeten gaan investeren om aan de nieuwe regels te voldoen. Daarnaast geeft ruim 14% aan dit wellicht te moeten doen. En nog een 7,5% geeft aan al geïnvesteerd te hebben. Een laatste groep van 18,6% van de schippers geeft aan dat zij geen kosten hoeven te maken als zij aan de CCR-eisen moeten voldoen. Aan de schippers (behalve aan de groep die heeft aangegeven geen kosten te maken) is vervolgens gevraagd om een schatting te maken van de kosten die zij denken te moeten maken.

Inschatting van de hoogte van de investeringen die de schipper moet doen of heeft gedaan om te voldoen aan alle nieuwe CCR-eisen Minder dan €5000,-

Uit de tabel (zie pag. 40) wordt duidelijk dat de schippers aanzienlijke kosten moeten maken als zij aan de CCR-eisen moeten voldoen. Daarnaast komt naar voren dat één op de drie schippers nog niet in kan schatten wat de kosten zullen gaan bedragen.

Minder dan €5000,-	4,2%
€5000,- tot €10.000,-	4,5%
€10.000,- tot €25.000,-	13,1%
€25.000,- tot €50.000,-	13,1%
€50.000,- tot €100.000,-	15,6%
Meer dan €100.000,-	16,2%
Nee, dat is (nog) niet in te schatten	33,4%

## MOGELIJKHEDEN TOT VERVROEGD PENSIOEN

Ook hier is er een meerderheid van de schippers die deze maatregel steunt (57,4%). 15,6% is geen voorstander van deze mogelijkheid en 27% staat er neutraal tegenover. Aan de schippers die positief of neutraal hebben geoordeeld is vervolgens gevraagd of zij vinden dat deze maatregel dan betaald zou mogen worden uit de fondsen die beschikbaar zijn voor de sloopregeling in de binnenvaart. Ook hier steunt een meerderheid van 55,4% deze manier van financieren, terwijl 23,7% aangeeft geen voorstander te zijn.

## TOEGANG TOT EXTRA KREDIETEN

De meningen van schippers zijn sterk verdeeld wanneer het gaat om de vraag of de toegang tot kredieten voor schippers makkelijker moet worden gemaakt. 36,2% is het hier mee eens, 29,3% staat er neutraal tegenover, terwijl 34,5% niets ziet in deze maatregel. In de mogelijkheid tot toelichting blijkt ook duidelijk waar deze verschillende opvattingen onder de schippers vandaan komen.

‘Alleen meer krediet verstrekken bij calamiteiten en niet om de durfkapitalisten meer armslag te geven.’

‘Als er te makkelijk kredieten worden verstrekt, zal dit de markt niet ten goede komen. Men blijft varen voor dezelfde vrachten.’

‘Deze leningen/kredieten mogen niet gebruikt voor nieuwbouw. Alleen voor investeringen in bestaande schepen.’

‘Rabobank (huisbank) geeft niet thuis voor een krediet van 10.000 euro. ING geeft niet thuis voor basiskrediet op zakelijke rekening. Einde oefening binnen nu en twee maanden!’

‘De crisis vloeit voort uit de te grote financiële risico’s die genomen zijn (speculatie), de banken zijn met belastinggeld geholpen en je ziet nu dat de veroorzakers van de crisis (de banken en de speculanten) elkaar overeind houden. Degene die hier niet aan mee deden, hebben het nakijken. In feite verandert er niets met deze maatregel.’

‘Niet voor nieuwbouw-schepen of die ernstig overgefinancierd hebben, zoals voor mensen die helemaal geen eigen geld hebben en toch een nieuw schip willen kopen.’

## STAATSGARANTIES

De schippers zijn in grote meerderheid tegen het verstrekken van nieuwe staatsgaranties voor nieuwbouwschepen met een laadcapaciteit van meer dan 2000 ton. Bijna 80% van de schippers wil dat de staat stopt met deze garantiestellingen. Een kleine 11% is het hier juist niet mee eens. Overigens bleken hier verschillen te zitten tussen de antwoorden van schippers met grote schepen en schippers met kleine schepen. De schippers met een relatief groot schip (groter dan 2000 ton aan laadvermogen) hadden iets minder vaak bezwaar tegen het verstrekken van nieuwe staatsgaranties dan de schippers met een kleiner schip.

	Alle schippers	Schippers met schip < 2000 ton	Schippers met schip > 2000 ton
<b>Zeer mee eens</b>	58,6%	68,7%	35,0%
<b>Mee eens</b>	20,7%	19,1%	25,5%
<b>Neutraal</b>	9,9%	7,2%	16,1%
<b>Mee oneens</b>	6,8%	2,5%	16,1%
<b>Zeer mee oneens</b>	4,0%	2,5%	7,3%

- Staatsgaranties zijn een soort van verzekering die de overheid afgeeft aan een bank als die een lening verstrekt. Bij een normale lening wil een bank de zekerheid dat het risico minimaal is dat degene die de lening afsluit het geld niet kan terugbetalen. Als een bank denkt dat dit risico te hoog is, zullen zij de lening niet verstrekken. In sommige gevallen wil de overheid echter dat een lening wel wordt verstrekt, ook als de risico's iets hoger zijn dan voor banken acceptabel is. Daarom zijn er staatsgaranties (of borgstellingskredieten). Hierbij staat de Nederlandse staat garant voor een gedeelte van de lening. Als een ondernemer failliet gaat, dan kan de bank nog een gedeelte van het krediet terug krijgen uit de staatskas. In de binnenvaart is erg veel gebruik gemaakt van staatsgaranties, vooral bij het financieren van nieuwe schepen. Er is echter ook kritiek op deze staatsgaranties, omdat hierdoor het nemen van onaanvaardbaar veel financieel risico is bevorderd. De huidige overcapaciteit in de binnenvaart zou dan ook mede veroorzaakt zijn door de staatsgaranties.

Bij de toelichting blijkt dat veel van de schippers een uitgesproken mening hebben over het verstrekken van (nieuwe) staatsgaranties.

‘De bedoeling van staatsgarantie is volgens mij het bedrijfsleven stimuleren waar dat nodig is. Lijkt mij hier niet het geval.’

‘De staatsgaranties in de binnenvaart zijn mede verantwoordelijk voor deze crisis want zij werken te hoge risico's bij banken in de hand. Een bank durft veel hogere bedragen uit te lenen aan ondernemers zonder dat er fatsoenlijke dekking of eigen vermogen



tegenover staat vanuit de ondernemer/schipper. De bank loopt immers veel minder risico doordat de staat garant staat voor een gedeelte van de schulden. Er zou veel voorzichtiger mee omgesprongen moeten worden dan altijd gedaan is. Overigens niet alleen voor schepen van meer dan 2000 ton, maar voor alle nieuwbouwschepen.'

'Alleen een nieuw schip financieren met staatsgaranties als die ter vervanging is van een ouder schip dat vervolgens ook van de markt verdwijnt.'

'Staatsgarantie helemaal afschaffen, behalve voor een starter en dan alleen die een wat ouder schip wil kopen. Dus niet voor een nieuwbouwschip (men moet onder aan de ladder beginnen).'

'Terug naar eerdere tijden waarbij minimaal 40% aan eigen vermogen werd gevraagd. In de afgelopen jaren kon iedereen een nieuw schip laten bouwen zonder enig eigen vermogen.'

'Dit is al afgesproken tijdens het Albeda-overleg in 1993 dat ging over de liberalisering.'

'STOP DE NIEUWBOU!!!'

'Het stoppen van staatsgaranties in de binnenvaart weerhoudt banken er wellicht van om mensen met een te zwakke vermogenspositie te financieren. Juist door het verlenen van garantiekredieten bij zwakke vermogensposities wordt verdere overcapaciteit bevorderd.'

## **POLITIEKE VERANTWOORDELIJKHEID**

Vanaf vraag 27 zijn een aantal vragen gesteld waar schippers kunnen aangeven wat zij vinden dat de rol van de overheid / het kabinet zou moeten zijn. Slechts 7,8% van schippers vindt dat staatssecretaris Huizinga genoeg doet om de crisis in de binnenvaart te bestrijden. Maar liefst 81,5% is van mening dat zij tekort schiet in haar inspanningen. Zowel schippers van grote als kleine schepen zijn het hier over eens.

Die overeenstemming is ook te zien bij de vraag of Huizinga de crisis moet gaan aanmelden bij de Europese commissie. Ook hier is een ruime meerderheid (82,7%) het erover eens dat zij dit onmiddellijk moet doen. Hierdoor wordt het namelijk mogelijk om meer maatregelen te nemen dan nu mogelijk is.

Bij een van de laatste vragen zijn elf mogelijke maatregelen opgesomd waarbij de schipper kon aangeven of hij of zij wilde dat het kabinet zich moet inspannen om de maatregel in te gaan voeren. Voor veel van deze maatregelen (acht van de elf) zijn de schippers eerder al om hun mening gevraagd. Daar ging het echter uitsluitend om de maatregel zelf, terwijl bij deze vraag specifiek wordt gevraagd naar het feit of het kabinet zich hier mee moet bemoeien. In onderstaande tabel staat voor iedere maatregel het percentage schippers gegeven dat van mening is dat het kabinet deze maatregel moet gaan uitvoeren.

<b>(Tijdelijk) instellen van bodemprijzen</b>	67,7%
<b>(Tijdelijk) invoeren van een systeem van poolvorming</b>	23,4%
<b>Het (tijdelijk) opleggen van nieuwe schepen</b>	62,1%
<b>Het vrijstellen van de CCR-eisen voor schepen van ouder dan 30 jaar</b>	66,7%
<b>Het afstellen of herzien van alle nieuwe CCR-regels voor alle schepen</b>	53,2%
<b>Het mogelijk maken dat oudere schippers eerder met pensioen gaan</b>	47,8%
<b>De toegang tot kredieten / leningen tijdelijk vergroten</b>	29,4%
<b>Geen garantiekredieten meer verstrekken voor financiering van nieuwbouw van schepen / uitbreiding van de vloot</b>	72,0%
<b>Kortere vaardagen instellen (van bijvoorbeeld maximaal 14 uur per dag)</b>	37,7%
<b>Kortere vaarweek invoeren (maximaal 6 dagen per week varen)</b>	34,0%
<b>Importverbod op schepen</b>	28,8%
<b>Geen van deze maatregelen, de overheid moet zich hier niet mee bemoeien.</b>	4,3%

## TOELICHTING

117 schippers hebben bij deze vraag een toelichting gegeven, wat tot een breed scala aan antwoorden heeft geleid. Veel ervan overlappen elkaar, maar de belangrijkste en zeker ook de meest originele ideeën worden hieronder opgesomd in de bewoordingen van de schippers.

‘Bouw een binnenvaartterminal op de tweede Maasvlakte die nu wordt aangelegd. Doordat zeeschepen meestal voorrang krijgen bij het laden en lossen in de grotere zeehavens, is het zo dat de wachttijden voor binnenvaartschepen vaak erg lang zijn. Voorkom dit nu voor de tweede Maasvlakte door nu al een speciale laad- en losplek/terminal te maken voor binnenvaartschippers. Later aanpassen van de haven is vele malen duurder dan in 1 keer goed aanleggen. Bovendien kan het later vaak niet meer door de logistieke stromen.’

‘Zorg ervoor dat schepen die meer dan een bepaald minimumpercentage aan eigen vermogen in hun schip hebben zitten niet failliet gaan. Het zou onrechtvaardig zijn als de schepen die heel zwaar gefinancierd zijn en waar een geweldig vermogen van de bank in zit, het gaan redden en juist de gezondere ondernemers niet.’

‘Het structureel stimuleren van de binnenvaart door beter onderhoud van kleinere vaarwegen en betere mogelijkheid van overslag.’

‘Ook de kleinste schepen kunnen concurreren met vrachtauto’s en een belangrijke verlaging van de druk op alle wegen betekenen. De kleine schepen zijn essentieel om de fijne mazen van het uitgebreide Europese vaarwegennet te kunnen bereiken. Stimuleren van vervoer over klein vaarwater zal een positieve bijdrage leveren aan het milieu, bovendien is toerisme gebaat bij onderhoud van de kleine kanalen in Europa.’

‘Het stilleggen van schepen die hun verplichtingen aan de banken niet meer kunnen voldoen zodat ook de banken hun verantwoordelijkheden nemen van hun lichtzinnige financieringen in het verleden. Tevens geeft dat de overblijvers meer ruimte om de crisis door te komen.’

‘Het probleem is niet zo zeer het tijdelijk te kort aan lading, maar het (gedwongen?) varen onder de kostprijs. We zijn allemaal ondernemer en we moeten met goede en slechte tijden rekenen. Wat nu echter is gebeurd, is dat mensen zijn gaan speculeren met de waarde van de schepen (mede door de staatsgaranties). Er zijn grote investeringen gedaan, geheel gebaseerd op de verwachte waardestijging van het materiaal en niet op de transportvraag. Dat is wat de markt nu zo zwaar onder druk zet. Door de grote financiële belangen (strop) van de banken is faillissement van deze bedrijven ondenkbaar. Van een kale kip kan je immers niet plukken. En zo helpt de bankwereld de diverse markten mede om zeep. Begrijp intussen dat dit niet alleen een exclusief probleem voor de binnenvaart is, maar wel een probleem dat volgens mijn rechtsgevoel ingrijpen van de overheid rechtvaardigt.’

‘Nog af te bouwen schepen tegen de kant kan helpen maar is een oneerlijke oplossing. Laat de zogenaamde speculanten maar tegen de kant gaan en niet de mensen die al 30 jaar lang hard werken en dit jaar met een nieuw schip in de vaart komen. Dat zou ik pas oneerlijk vinden.’

‘Zorg voor goede tijdelijke oplossingen zoals bodemprijzen en het afstellen van een aantal (de ridicule en onhaalbare) eisen die de CCR op wil leggen. Zorg daarnaast dat nieuw afgebouwde schepen voorlopig uit de vaart worden gehouden tot de crisis uit is gewoekerd en de markt weer aantrekt. Dan zijn alle schepen weer keihard nodig.’

‘Ik vind niet dat avonturiers die de afgelopen jaren ondoordacht in de nieuwbouw stapten nu met gemeenschapsgeld gesteund moeten worden.’

## LAATSTE TOEVOEGINGEN

Bij de allerlaatste vraag kreeg de schipper een extra mogelijkheid om nog aanvullingen te doen op het onderzoek. Hier hebben 110 schippers gereageerd en een aantal van de meest opvallende opmerkingen staan hieronder weergegeven.

‘Er is minder werk, maar dat is niet het grootste probleem indien de prijs van het werk dat nu te vervoeren is gelijk was aan vorig jaar [...]. Zeker omdat de opdrachtgever nog steeds de prijs van vorig jaar moet betalen, wordt er dus ergens door bepaalde personen heel veel geld verdiend nu. Dat kan alleen omdat wij geen eenheid kunnen vormen. Er zijn 2 oplossingen: gebruik de Belgische wet van april 2003 voor vervoer over de weg, het verbod om onder de kostprijs te vervoeren. Om deze wet ook voor vervoer over water in te voeren is in 2004 ook al voorgesteld. En dan het grootste probleem, de nieuwbouw: heel goed dat de vloot vernieuwd is, maar niet hoe het nu gegaan is, een nieuw schip laten bouwen en dan gelijk een paar casco's extra bestellen voor de doorverkoop, speculatie. Die groepen mensen (net als de financiers) moeten nu de gevolgen

daarvan dragen. We hebben het hier dan over 135 mtr schepen en koppelverbanden, waarvan de tonnage tussen de 4000 en 6000 ton zijn. Wij weten van een paar jonge ondernemers, die 14 koppelverbanden besteld hadden, waarvan er nu 7 geannuleerd zijn, maar de overige 7 komen hier wel! Maar de realiteit zal zijn dat wij die op de normale manier van schip tot schip veranderd zijn met redelijk eigen vermogen, nu de klappen mogen opvangen.

‘Dat het belachelijk is wat de banken aan kredieten hebben verstrekt. Het kon niet op en ging maar door. Tegen elkaar op, mensen zonder geld konden gewoon een nieuw schip bestellen. We moeten alleen schippers helpen die al de jaren aan normale bedrijfsvoering hebben gedaan. Niet dat overgefinancierde gebeuren’

‘Ik ben maar gestopt met tellen wat ik allemaal moet ophoesten door de CCR-regels, want ik word er depressief van: nieuwe motor, nieuw stuurwerk, nieuwe tanks, nieuw piekschot etc. etc. etc. Ik ben 31 jaar en word op deze manier gedwongen mijn spits te verkopen als woonschip en zelf op een overgefinancierde Chinese bak te gaan varen van >2000 ton.’

‘Mij voorstel is een wet, dat je niet onder de kostprijs mag vervoeren. Kantoor Binnenvaart heeft de berekening hiervoor klaar liggen. Bij Bodemprijzen de opzet simpel houden. Bv: 1 euro per ton plus 1.5 cent per ton kilometer. En dan ook 100% pak-kans bij overtreding.’

‘Bevrachters zijn de enige echte schuldigen. Het wordt als normaal gezien dat een bevrachter iets afroomt, maar dit is gewoon stelen. Ze maken misbruik van hun macht/ monopoliepositie. De bedrijven moeten te weten komen wat de schippers uiteindelijk krijgen of de schippers wat de bedrijven aan de bevrachter betalen. Vergis u niet, het gaat hier echt om minimaal 10 procent bij elke reis exclusief de 5 procent provisie. De NMA moet met spoed uitzoeken waar die 50% vrachtprijs-vermindering is gebleven. Ergens zijn er personen die er beter van worden. Het kan toch niet zo zijn dat schippers verplicht worden om onder de kostprijs te varen om zo de bank nog net hun deel op te kunnen laten eisen. Want voor het uitvoerende transport blijft er nul komma nul uurloon over.’

‘Ondernemers in de binnenvaart die grote investeringen hebben gedaan met minder dan 35% eigen vermogen ten opzichte van het geïnvesteerde kapitaal moeten niet worden geholpen. De binnenvaart is een zeer kapitaalintensieve bedrijfstak met betrekkelijk lange afschrijvingstermijnen, hierbij past een stevig eigen vermogen. Ondernemers met minder dan 35% eigen vermogen hebben gespeculeerd/gegokt en bederven nu de binnenvaartmarkt ernstig. Als de economie niet spectaculair aantrekt op korte termijn, moet deze categorie ondernemers failliet worden verklaard en de betreffende schepen uit de vaart worden genomen tot er werkelijk vraag is naar deze scheepsruimte.’

‘Ik zie er zelf meer heil in dat de banken gaan samenwerken. Daar heb je er maar een paar van die allemaal dezelfde problemen hebben. Liefst een Europese aanpak maar

tenminste in Nederland en België. Die banken moeten een coöperatie oprichten waarvan iedereen die niet aan zijn verplichtingen (rente en/of aflossing) kan voldoen verplicht lid moet worden. Dit betekent dat we na de zomer al 70-80% van de schepen binnen deze club hebben. Dat zijn precies degene die de meeste schuld aan deze overcapaciteit hebben. Vervolgens wordt deze club beheerd en bestuurd door vakbekwame mensen die deze schepen ook gaan bevrachten op provisiebasis. Het duurt niet lang en dan hebben we deze schepen al weer nodig en moeten de verladers, opdrachtgevers of bevrachters met eigen werk deze club alweer gaan bellen. Een groot deel van deze schepen zijn gewoon nodig.'

'Gezinsbedrijven hebben het zwaar, voor ons dit jaar geen vakanties, geen cadeaus voor de kids, weinig nieuwe kleding. Daarnaast is het personeel weg waardoor mama's harder moeten werken. Bovendien een rot sfeer aan boord. Het gezin is bij geen ander soort bedrijf zo intensief betrokken als bij de vaart.'











## CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De resultaten van het onderzoek bieden een schat aan informatie. En deze versterken het schrikbeeld van de ravage die de crisis aanricht in de binnenvaart. Voor bijna alle schippers heeft de crisis duidelijk merkbare gevolgen op hun werk en op hun inkomsten. Bijna iedere schipper merkt dat de vraag naar transport is gedaald. Deze daling van de vraag bedraagt in veel gevallen meer dan 30%. Dat is dus 30% minder werk, en dat komt hard aan onder de schippers. Maar de echte mokerslag is het feit dat de vrachtprijzen zijn gekelderd met soms meer dan 50%. In een moordende concurrentie op zoek naar vracht wordt genoeg genomen met vrachtprijzen die onder de kostprijs liggen. En dat houdt niemand lang vol.

‘Al het personeel ontslagen, de kinderen op een schippersinternaat geplaatst zodat de vrouw weer mee kan varen. Het huis staat nu ongebruikt, maar is onverkoopbaar door de crisis.’

Deze dubbele klap van dalend vrachtaanbod en gekelderde vrachtprijzen dreigt een knock-out te worden voor veel schippers; massale faillissementen liggen op de loer. Want 30% minder vracht waar je ook nog eens 50% minder geld voor krijgt? Dat zorgt voor een daling van de omzet van 65%! Dat is voor veel schippers de harde realiteit. Bijna de helft van de schippers geeft dan ook aan dat zij kampen met financiële problemen. Nu al. En de crisis is nog zeker niet over. De roep om maatregelen is dan ook zeer luid. En die maatregelen moeten snel komen, anders is het te laat voor heel veel schippers.

‘Ik moet gedwongen stoppen als zelfstandige en ben een baan aan het zoeken. 25 jaar hard werken en niks over houden is geen goede zaak.’

De steun van schippers om snel maatregelen te gaan nemen, is dan ook groot. Waar vaak wordt gesproken over de enorme tegenstellingen en de beperkte solidariteit, blijkt dit op heel veel onderwerpen niet het geval. Uiteraard is er ten opzichte van een aantal maatregelen grote verdeeldheid onder schippers, maar over veel meer maatregelen vormt er zich juist een enorme meerderheid van schippers zonder verdeeldheid.

**Aanbeveling 1: Niet afwachten en toekijken hoe de binnenvaartsector verschaalt, maar snel reageren op de gevolgen van de crisis. Staatssecretaris Huizinga moet daarom onmiddellijk de crisis voor de binnenvaart aanmelden bij de Europese commissie.**

Het invoeren van bodemprijzen blijkt een van de belangrijkste maatregelen waar schippers het over eens zijn. Bijna zeven van de tien schippers wil deze maatregel en ziet het nut ervan in. De negatieve spiraal van dalende vrachtprijzen die tot desastreuze gevolgen leidt, kan onmiddellijk worden gestopt door bodemprijzen in te voeren. Ook blijkt dat de schippers hier een duidelijke rol van het kabinet verwachten. Zeven van de tien van de schippers vinden dat de staatssecretaris zich nu moet inspannen om bodemprijzen in te voeren.

**Aanbeveling 2: Het kabinet moet zo snel mogelijk bodemprijzen invoeren in de binnenvaart.**

Ook blijkt er grote eensgezindheid onder schippers te zijn in het verzet tegen de nieuwe eisen die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wil opleggen. Om te voldoen aan de starre regels die worden opgelegd door deze ondemocratische organisatie, worden veel schippers op zeer hoge kosten gejaagd. En dat terwijl er volgens de schippers voor veel van die nieuwe regels geen strikte noodzaak of zelfs geen nut is. Goed functionerende materialen moeten worden gesloopt en vervangen voor iets waarin geen enkele toegevoegde waarde zit. Zo geeft één schipper aan dat hij zijn boot verplicht moet gaan verbouwen omdat hun bed net te klein blijkt te zijn volgens de eisen van de CCR. Of schippers moeten peperdure nieuwe ruiten in hun schip laten plaatsen omdat de huidige ruiten een hele lichte tint hebben. Want dat laatste mag niet van de CCR.

‘Waarom moet een schip dat al jaren vaart nu ineens aan al de nieuwbouweisen voldoen? Het heeft al jaren goed gewerkt zonder problemen. Een roetfilter kan ik me nog wel wat bij voorstellen, maar een oude auto hoeft toch ook niet plotseling te beschikken over ABS, ERS, airbags en kreukelzones?’

Meer dan driekwart van de schippers wil dan ook dat oudere schepen worden vrijgesteld van deze rigide regels. Ook hier blijkt dat solidariteit onder schippers absoluut wel bestaat. Ook onder schippers van nieuwe schepen is er een meerderheid voor het vrijstellen van oude schepen. Ook voor het herzien of zelfs het afgelasten van de nieuwe regels (of een gedeelte ervan) blijkt een ruime meerderheid van driekwart van de schippers. Ook hier is volgens de schippers actie van het kabinet noodzakelijk. Twee op de drie schippers geeft aan dat Huizinga alles in het werk moet stellen om oude schepen vrij te stellen van de CCR-regels en ruim de helft geeft aan dat Huizinga dit moet doen voor alle schepen.

**Aanbeveling 3: Het kabinet moet er voor zorgen dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart terug komt op de eerder opgestelde nieuwe eisen voor binnenvaartschepen en deze intrekt of herzielt. (De eisen die**

**volgens de originele planning vanaf 2010 en 2015 zullen worden ingevoerd).**

Veel schippers hebben hun pensioen in hun schip zitten. Oudere schippers, die nu vlak voor hun pensioensgerechtigde leeftijd zitten, houden niets over als ze de komende jaren in deze moeilijke tijden moeten blijven varen. Op die manier maken ze al voor hun 65ste het pensioen op dat zij door decennialang hard werken hebben opgebouwd. Dat is onnodig leed dat voorkomen moet zien te worden. Een kleine meerderheid van schippers wil dat er mogelijkheden worden gecreëerd voor oudere schippers om eerder met pensioen te gaan. Dit kan namelijk voor veel schippers een berg aan ellende voorkomen.

**Aanbeveling 4: Het kabinet moet zorgen dat in tijden van crisis oudere schippers eerder met pensioen kunnen gaan.**

De saamhorigheid onder schippers over het steunen van maatregelen is echter niet op alle onderwerpen te vinden. Zo kan het instellen van systemen als poolvorming en toerbeurt niet op een meerderheid rekenen. Waar een aantal schippers wel gelooft in het nut van deze maatregelen, hebben anderen juist praktische of principiële bezwaren.

**Aanbeveling 5: Binnenvaartschippers moeten in gezamenlijk overleg en samen met brancheorganisaties en sociale partners onderzoeken of de praktische bezwaren ten opzichte van systemen als de toerbeurt en poolvorming kunnen worden weggenomen.**

Ook bij de vraag of de kredietverstrekking naar schippers makkelijk moet worden gemaakt, bleek er verdeeldheid. Hier lag de oorzaak van de verdeeldheid echter meer in het feit dat de kredietverstrekking in de binnenvaart vele verschillende vormen kent. Zo is er bij veel schippers wel behoefte aan kleine kredieten om de crisis door te komen. De verstrekking van grotere kredieten stuit echter op grote weerstand van een meerderheid van schippers. Veel van hen zien juist die kredietverstrekking als een van de belangrijkste oorzaken van de crisis. Het kopen van nieuwe schepen is al jaren veel te makkelijk geweest door het verstrekken van miljoenenleningen zonder dat daar een goed fundament aan eigen vermogen tegenover stond. Dit is mede tot stand gekomen doordat de staat garant heeft gestaan voor veel van deze leningen. Het verstrekken van staatsgaranties heeft bijgedragen tot de huidige situatie waarbij er een gezamenlijke schuldenlast ligt van 4,5 miljard euro alleen voor binnenvaartschippers. Ruim driekwart van alle schippers is dan ook van mening dat de staatsgaranties (tenminste voorlopig) niet meer verstrekt moeten worden ter financiering van nieuwbouwschepen.

‘Het stoppen van staatsgaranties in de binnenvaart weerhoudt banken er wellicht van om mensen met een te zwakke vermogenspositie te financieren. Juist door het verlenen van garantiékredieten bij zwakke vermogensposities wordt verdere overcapaciteit bevorderd.’

Deze enorme schuldenlast leidt tot veel financieel ongezonde schippersondernemingen. Veel schippers geven dan ook aan dat deze riskante manier van geld lenen door banken en overheid voor veel problemen heeft gezorgd. In de tijden van enorme groei zijn de risico's onderschat en nu de crisis toeslaat blijkt dat er onverstandig is gefinancierd. De huidige overcapaciteit wordt dan ook bij veel schippers gezien als het gevolg van deze riskante leningen.

'Terug naar eerdere tijden waarbij minimaal 40% aan eigen vermogen werd gevraagd. In de afgelopen jaren kon iedereen een nieuw schip laten bouwen zonder enig eigen vermogen.'

**Aanbeveling 6: Het kabinet moet zorgen dat er voorlopig geen nieuwe garantie-kredieten worden verstrekt ter financiering van nieuwe schepen.**

Bij een andere mogelijke maatregel wordt door veel schippers ook op deze financiering gewezen. Het tijdelijk opleggen van nieuwbouwschepen kan op steun rekenen van veel schippers. Bijna driekwart geeft aan dat de nieuwe schepen, die nog op de markt gaan komen, voorlopig aan de ketting moeten blijven. Veel van hen willen echter wel dat er hier goed wordt gekeken naar de manier waarop een schip is gefinancierd. Als een schipper bijvoorbeeld na 20 jaar varen zijn oude schip wil vervangen en dit doet met een groot percentage aan eigen geld (dus een relatief gezonde financiering), dan is het niet eerlijk als deze schipper aan de ketting wordt gelegd. Meer dan 60% van de schippers vindt dat het kabinet hier duidelijk actie moet ondernemen en tot een verstandige en eerlijke, maar daadkrachtige oplegging moet komen. Hierbij moet natuurlijk wel rekening worden gehouden met de gevolgen hiervan voor de eigenaren van deze schepen.

**Aanbeveling 7: Het kabinet moet er voor zorgen dat nieuwbouwschepen voorlopig zo veel mogelijk worden opgelegd om de overcapaciteit in de binnenvaart niet verder te laten groeien.**

De binnenvaartschipper gaat ten onder als er niet snel ingrijpende maatregelen worden getroffen. Door de economische crisis is de vraag naar transport zeer sterk gedaald waardoor er sprake is van overcapaciteit. Op zoek naar vracht zijn veel schippers voor steeds lagere vrachtprijzen gaan varen waardoor de crisis dubbel zo hard toeslaat. Waar in een normale markt vraag en aanbod elkaar corrigeren tot er een nieuw evenwicht is bereikt, gebeurt dit bij de binnenvaart niet. Bij een faillissement worden de schepen eigendom van de bank en worden ze voor vaak lagere prijzen geveild en komen zo weer terug de markt. Hierdoor blijft de overcapaciteit gehandhaafd en dalen de prijzen nog verder. De enige schepen die nauwelijks terug op de markt komen zijn de kleinere schepen. Deze worden vaker omgebouwd tot woonboot of worden gesloopt. En dat terwijl deze kleine schepen juist essentieel zijn voor de binnenvaart omdat alleen zij via de kleine en ondiepe wateren veel verder kunnen doordringen in het achterland. Zonder die kleinere schepen is de keuze voor transport via de weg veel aantrekkelijker voor een vervoerder.

Wederom is er veel saamhorigheid onder schippers als het gaat om de vraag of dit kabinet genoeg doet om de crisis te bestrijden. Meer dan acht van de tien schippers hebben geantwoord dat zij vinden dat het kabinet en met name de verantwoordelijke staatssecretaris Huizinga niet genoeg doet om de crisis te bestrijden. De crisis woekert keihard om zich heen met desastreuze gevolgen voor veel schippers en daarmee ook voor de toekomst van de hele binnenvaart. Krachtige maatregelen lijken onontbeerlijk en kunnen in veel gevallen op brede steun rekenen van de schippers.

**Aanbeveling 8: Het kabinet moet zich op alle mogelijke manieren inzetten om een goede toekomst van de binnenvaart veilig te stellen en daarmee de maatschappelijke belangen te verdedigen.**

Naast krachtige maatregelen om de gevolgen van de crisis te bestrijden, moet ook het algemeen belang van een sterke binnenvaart op de lange termijn worden benaderd. De binnenvaart moet gestimuleerd worden gezien de grote mogelijkheden die er liggen en de voordelen ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. Dit wordt wel een 'modal shift'-beleid genoemd. Veel schippers hebben in het onderzoek concrete voorstellen gedaan om te komen tot dit soort verbeteringen. Het actief stimuleren van de binnenvaart door de overheid kan onder andere door onderhoud aan vaarwegen te versnellen, de overslagmogelijkheden verder uit te breiden (zowel in zeehavens als in het achterland) en door meer ligplaatsen te creëren (voorzien van faciliteiten zoals walstroom).

**Aanbeveling 9: De overheid moet actief de binnenvaart stimuleren (modal shift-beleid).**

Binnen een sterke binnenvaartsector, die diep kan doordringen in het achterland via een wijd vertakt netwerk van vaarwegen, is een speciale rol weggelegd voor het kleine schip. Zonder dit kleine schip blijven slechts de grotere rivieren en kanalen over waardoor de binnenvaart veel minder bereik en daarmee veel minder waarde kan hebben. Het kleine schip is dan ook van levensbelang voor een gezonde sector en daarmee ook voor de grotere schepen. Het kleine schip dreigt echter langzaam te verdwijnen. Doordat er de laatste decennia nauwelijks nog nieuwe kleine schepen zijn gebouwd, is er geen enkele aanwas. En doordat de overgebleven schepen ouder worden, lopen de kosten voor onderhoud op. Dat wordt nog eens versterkt door de grote uitgaven waar kleine schippers toe verplicht worden als de nieuwe CCR-eisen verplicht worden. De concurrentiepositie ten opzichte van grotere schepen wordt hierdoor meer en meer verzwakt. Om te voorkomen dat deze trend zich doorzet moet er extra aandacht komen voor de positie van het kleine schip.

**Aanbeveling 10: Er moet bijzondere aandacht komen voor het behoud van kleine schepen omdat deze van groot belang zijn voor de gehele sector.**

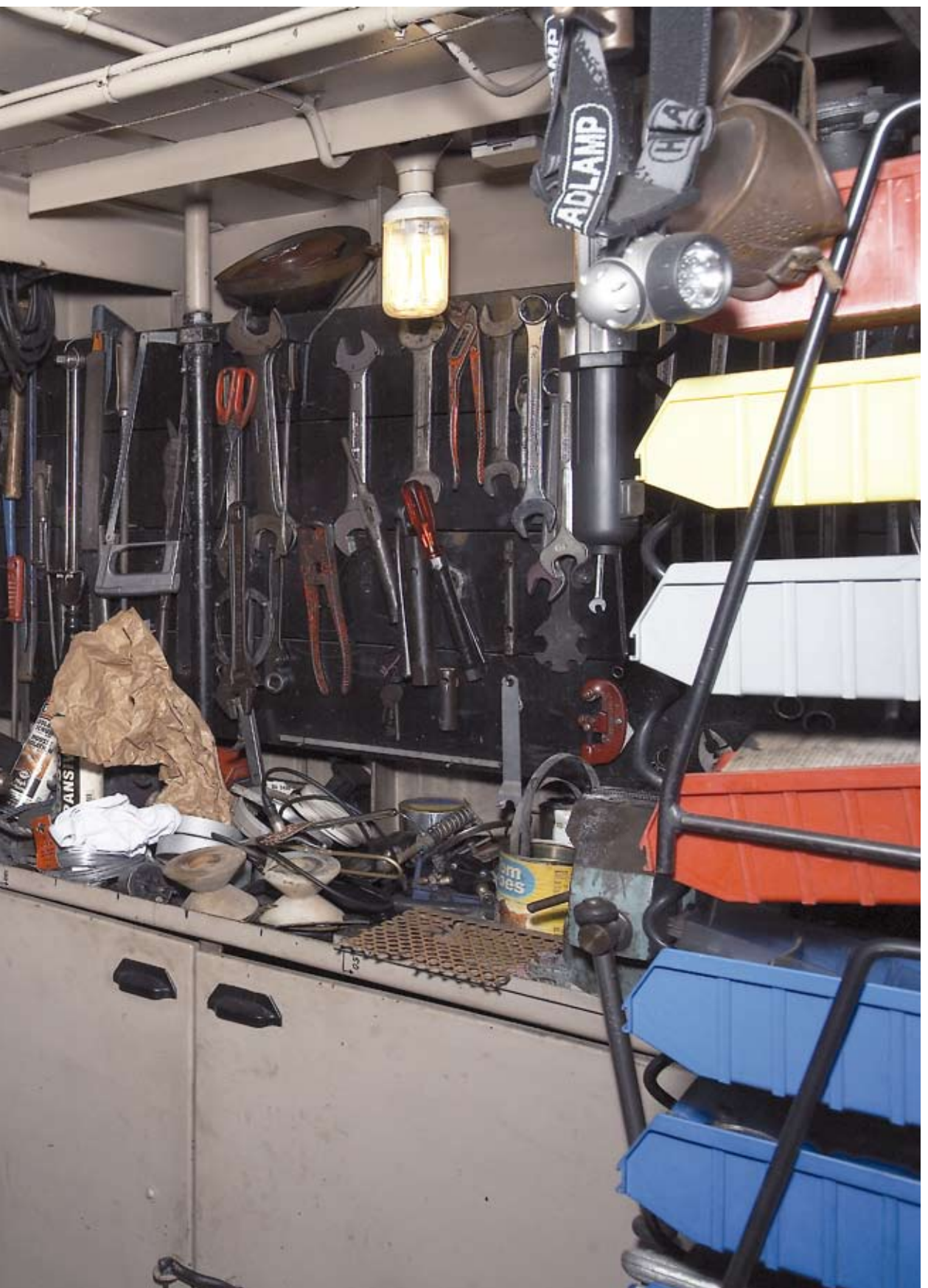
Al met al ligt een belangrijk rol voor de overheid en daarmee voor dit kabinet. Veel maatregelen kunnen niet zomaar vanuit de branche worden georganiseerd en vergen een daadkrachtige sturing vanuit het kabinet. Het ingrijpen wordt ook gelegitimeerd door

het grote maatschappelijke belang dat op het spel staat. Naast de grote persoonlijke tragedies die voorkomen kunnen worden, moet ook het belang van de binnenvaart voor de Nederlandse samenleving niet vergeten worden. De grote drukte op de Nederlandse autowegen brengt enorme maatschappelijke kosten met zich mee. Ook het Nederlandse hoofdspoorwegennet, het drukst bereiden net van de hele wereld, kent weinig extra ruimte meer voor goederenvervoer. Het Nederlandse netwerk van vaarwegen daarentegen biedt nog volop ruimte voor groei. Bovendien is de binnenvaart veruit de meest energiezuinige manier van transport en zorgt het voor de minste overlast qua geluid en uitstoot. En de binnenvaart verdient een goede toekomst. Een toekomst waarbij de schipper weer een eerlijke boterham kan verdienen en waarvan de hele Nederlandse maatschappij profijt heeft.











# BIJLAGE 1: DE VRAGENLIJST

## A. ALGEMEEN

### 1. Wat is uw leeftijd?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- jonger dan 35 jaar
- 35 - 44 jaar
- 45 - 54 jaar
- ouder aan 54 jaar

### 2. Wat is uw beroep/functie?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Schipper
- Opvarende
- Reder
- N.v.t.
- Anders, namelijk:

### 3. Hoe lang vaart u al?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- minder dan 2 jaar
- 2 - 5 jaar
- 5 - 10 jaar
- 10 - 20 jaar
- meer dan 20 jaar
- N.v.t.

### 4. Met welk soort transport houdt u zich hoofdzakelijk bezig?

(meerdere antwoorden mogelijk)

Selecteer alles wat voldoet

- Diervoeders, consumptiegoederen, granen e.d. bulk
- Grondstoffen bulk (ertsen e.d.)
- Afvalstoffen bulk (glas, oud ijzer, etc)
- Containers
- Chemicaliën
- Benzine / Diesel

- Gas
  - Zand / Grind
  - N.v.t.
- Anders, namelijk:

### 5. Op welk type schip vaart u (tonnage)?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- 0 – 500 ton
- 500 - 750 ton
- 750 - 1000 ton
- 1000 - 2000 ton
- 2000 - 5000 ton
- meer dan 5000 ton
- N.v.t.
- Anders, namelijk:

### 6. Wat is het bouwjaar van uw schip?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- voor 1940
- 1940 - 1960
- 1961 - 1976
- 1977 - 1990
- 1991 - 2000
- 2001 - 2009
- N.v.t. / Weet ik niet

### 7. Wat is hoofdzakelijk uw vaargebied? (meerdere antwoorden mogelijk)

Selecteer alles wat voldoet

- Binnenlands (Nederland)
- Noord-Zuid
- Duitse kanalen
- Rijnvaart met zijrivieren
- Donauvaart
- N.v.t.

Anders, namelijk:

### 8. Bouwt u op dit moment pensioen op? Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja, ik bouw pensioen op
- Nee, mijn pensioen zit in mijn schip
- Geen van beide
- N.v.t. / weet ik niet

### 9. Wat is de geschatte dagwaarde van uw schip? Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- minder dan €50.000,=
- €50.000,= tot €100.000,=
- €100.000,= tot €250.000,=
- €250.000,= tot €500.000,=
- €500.000,= tot €1.000.000,=

- €1.000.000,= tot €2.000.000,=
- meer dan €2.000.000,=
- N.v.t.
- Dat kan (of wil) ik niet inschatten

## B. DE GEVOLGEN VAN DE ECONOMISCHE CRISIS

### 10. Heeft de huidige economische crisis merkbare gevolgen op uw werk of inkomsten?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Sterk negatieve gevolgen
- Negatieve gevolgen
- Neutraal / geen gevolgen
- Positieve gevolgen
- Sterk positieve gevolgen
- N.v.t. / weet ik niet

### 11. Merkt u zelf dat er een sprake is van een afnemende vraag naar transport (volume) via de binnenvaart?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja, veel minder vraag
- Ja, minder vraag
- Neutraal
- Nee, er is juist meer vraag
- N.v.t. / weet ik niet

### 11a Eventuele toelichting (bijvoorbeeld percentages)

Vul uw antwoord hier in:

### 12. Is in uw omgeving sinds de economische crisis de betaalde vrachtprijs (per ton/km) merkbaar veranderd?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja, de prijzen (per ton/km) zijn sterk gestegen
- Ja, de prijzen (per ton/km) zijn gestegen
- Nee, de prijzen zijn hetzelfde gebleven
- Ja, de prijzen (per ton/km) zijn gedaald
- Ja, de prijzen (per ton/km) zijn sterk gedaald
- N.v.t. / weet ik niet

### 12a Eventuele toelichting (bijvoorbeeld percentages)

Vul uw antwoord hier in:

### 13. Heeft u of uw bedrijf financiële problemen? Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja
- Nee
- Niet van toepassing/weet niet

**13a. Hoe ernstig zijn uw financiële problemen?** Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Niet zo ernstig, ze zijn wel op te vangen
- Tamelijk ernstig, zonder acute dreiging van faillissement
- Zeer ernstig, er dreigt faillissement
- N.v.t. / weet ik niet

**13b. Welke maatregelen zijn of worden genomen om de financiële problemen het hoofd te bieden?** (meerdere antwoorden mogelijk en belangrijk dat u alle antwoorden aanvinkt waar u het mee eens bent)

Selecteer alles wat voldoet

- Liquide middelen aanspreken (b.v. spaargeld)
- Lenen bij de bank
- Lenen bij familie of vrienden
- Verkoop van eigendommen
- Bezuinigen op uitgaven
- Ontslag van personeel (zie volgende vragen)
- Elders in loondienst treden
- Hypotheek verhogen
- Studietoelagen kinderen / alimentatie stopzetten
- Schuldsanering
- N.v.t. / weet ik niet

Anders, namelijk

### 13c Toelichting

Vul uw antwoord hier in:

**14. Heeft of had u recent (in 2009) nog personeel in dienst?** Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja
- Nee
- N.v.t. / geen mening

**14a. Hoeveel mensen hebt u nu in dienst (op full-time basis)?** Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Niemand meer
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6-10
- Meer dan 10
- N.v.t. / weet ik niet

### 14a1 Meer dan 10, nl..... (aantal)

Vul uw antwoord hier in:

**14b. Hebt u al mensen moeten ontslaan als gevolg van de huidige crisis?**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Nee, en dat gaat ook zeker niet gebeuren
- Nee, maar dat wordt wellicht wel noodzakelijk
- Ja, te weten...
- N.v.t. / weet ik (nog) niet?

**14b1 Ja, te weten ....**

Vul uw antwoord hier in:

**15. Hebt u zelf het laatste jaar geprobeerd om een lening of een andere vorm van krediet te krijgen?**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja
- Nee
- Niet van toepassing/weet niet

**15a. Bent u op problemen gestuit om een lening te krijgen?**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Nee, ik heb de lening zonder problemen gekregen?
- Ja, de bank weigerde mij krediet te verschaffen
- Ja, de gevraagde rente percentages waren te hoog
- Ja, om een andere reden
- Anders, namelijk:

**15a1 Ja, om een andere reden, nl**

Vul uw antwoord hier in:

**16. Schat u in dat de dagwaarde van uw schip is afgenomen het laatste jaar?**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Nee, die dagwaarde van mijn schip is niet afgenomen of zelfs toegenomen
- Ja, de dagwaarde van mijn schip is afgenomen
- N.v.t. / weet ik niet

**16a. Kunt u een schatting maken met hoeveel procent de dagwaarde van uw schip is afgenomen?**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Minder dan 5%
- 5 - 10%
- 11 - 15%
- 16 - 20%
- 21 - 30%
- 31 - 40%
- 41 - 50%
- Meer dan 50%



N.v.t. / weet ik niet

### 17. Zou u uw schip willen verkopen?

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja, ik zou willen verkopen en de sector verlaten.
- Ja, ik zou met verlies willen verkopen en de sector willen verlaten.
- Ja, ik zou met verlies willen verkopen en later terug willen keren.
- Nee, ik wil (nog) niet verkopen in afwachting van betere tijden.
- Nee ik wil niet verkopen, varen is mijn manier van leven
- N.v.t. / weet ik niet?

## C. MOGELIJK AANPAK VAN DE GEVOLGEN VAN DE CRISIS

U krijgt een aantal stellingen te zien waar u uw mening over kunt geven.

### 18. Ik vind dat er (tijdelijk) bodemprijzen voor vracht moeten worden ingevoerd.

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

### 19. Ik vind dat er (tijdelijk) een systeem van poolvorming moet worden ingevoerd.

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

### 20. Ik vind dat er een breed Europees systeem van toerbeurt moet worden ingevoerd.

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

## 20a Eventuele toelichting

Vul uw antwoord hier in:

**21. Ik vind dat nieuw afgebouwde schepen voorlopig niet op de markt moeten komen.**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

**22. Ik vind dat er voor schepen ouder dan 30 jaar een vrijstelling moet komen van de eisen die voortvloeien uit de nieuwe CCR regels (dus geen nieuwe eisen t.o.v. de situatie in 2003).**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

**22a Eventuele toelichting** Vul uw antwoord hier in:

**23. Ik vind dat (een gedeelte van) de nieuwe CCR regels voor alle schepen moeten worden afgelast dan wel herzien.** Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

**23a Eventuele toelichting** Vul uw antwoord hier in:

**24. Ik vind dat de mogelijkheid moet worden bekeken om oudere schippers eerder met pensioen telaten gaan**

(Heeft weliswaar geen of nauwelijks effect op de overcapaciteit maar zou veel menselijk leed kunnen voorkomen).

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

**24a. Ik vind dat het mogelijk maken van vervroegde pensioenen (deels) betaald zou mogen worden uit de fondsen voor de sloopregeling.** Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

**25. Ik vind dat het (tijdelijk) makkelijker moet worden om toegang te krijgen tot kredieten / leningen.**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

**25a Eventuele toelichting** Vul uw antwoord hier in:

**26. Ik vind dat er geen (nieuwe) staatsgaranties mogen worden afgegeven voor nieuwbouwschepen met een laadcapaciteit van meer dan 2000 ton.** Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

**26a Eventuele toelichting** Vul uw antwoord hier in:

**27. Ik vind dat het kabinet / staatssecretaris Huizinga zich meer moet inspannen om de crisis in de binnenvaart te bestrijden.** Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

**28. Staatssecretaris Huizinga moet onmiddellijk de crisis voor de binnenvaart aanmelden bij de Europese Commissie**

(hierdoor wordt het nemen van aanvullende maatregelen mogelijk) Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Zeer mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Zeer mee oneens
- N.v.t. / geen mening

### **29. Ik vind dat het kabinet zich moet inspannen om de volgende maatregelen mogelijk te maken**

(meerdere antwoorden mogelijk en belangrijk dat u alle antwoorden aanvinkt waar u het mee eens bent)

Selecteer alles wat voldoet

- (Tijdelijk) instellen van bodemprijzen
- (Tijdelijk) invoeren van een systeem van poulevorming
- Het (tijdelijk) opleggen van nieuwe schepen
- Het vrijstellen van de CCR eisen voor schepen van ouder dan 30 jaar
- Het afstellen of herzien van alle nieuwe CCR regels voor alle schepen
- Het mogelijk maken dat oudere schippers eerder met pensioen gaan
- De toegang tot kredieten / leningen tijdelijk vergroten
- Geen garantiekredieten meer verstrekken voor financiering van nieuwbouw van schepen / uitbreiding van de vloot.
- Kortere vaardagen instellen (van bijvoorbeeld maximaal 14 uur per dag)
- Kortere vaarweek invoeren (maximaal 6 dagen per week varen)
- Importverbod op schepen
- Geen van deze maatregelen, de overheid moet zich hier niet mee bemoeien.

Anders, namelijk:

**29a Eventuele toelichting** Vul uw antwoord hier in:

### **30. Als u zou moeten voldoen aan alle nieuwe CCR-eisen, moet u dan investeren in veranderingen aan uw schip?**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja
- Misschien
- Nee
- Dat heb ik al gedaan
- N.v.t. / weet ik niet

### **30a. Kunt u een inschatting maken van de hoogte van de investeringen die u moet doen of hebt gedaan om te voldoen aan alle nieuwe CCR-eisen?** Kies a.u.b.

één van de volgende mogelijkheden:

- Nee, dat is (nog) niet in te schatten
- Minder dan €5000,=
- €5000,= tot €10.000,=
- €10.000,= tot €25.000,=
- €25.000,= tot €50.000,=
- €50.000,= tot €100.000,=
- Meer dan €100.000,=
- N.v.t.

**31. Hebt u zelf nog aanvullende opmerkingen of voorstellen?**

Vul uw antwoord hier in:

**32. Wilt u op de hoogte worden gehouden van de resultaten van dit onderzoek en eventuele verdere activiteiten?**

Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden:

- Ja
- Nee

**32a U kunt hier uw gegevens invoeren**

Vul uw antwoord(en) hier in

Achternaam: \_\_\_\_\_

Tussenvoegsel: \_\_\_\_\_

Voornaam: \_\_\_\_\_

E-mailadres: \_\_\_\_\_

Telefoon: \_\_\_\_\_

**33 Dank u vriendelijk voor uw medewerking. Kunt u ons helpen door zo veel mogelijk van uw collega's op deze vragenlijst te wijzen?**

Verstuur uw vragenlijst

Bedankt voor uw deelname aan deze vragenlijst.

Gelieve ten laatste in te dienen op 2009-09-07











# BIJLAGE 2: DE RESULTATEN

## DEEL 1: PERSOONLIJKE GEGEVENS SCHIPPERS

### Vraag 1: Wat is uw leeftijd?

Jonger dan 35 jaar	18,8%
35 – 44 jaar	25,2%
45 – 54 jaar	30,9%
Ouder dan 54 jaar	25,1%
Totaal	100,0%

### Vraag 2: Wat is uw beroep / functie?

Schipper	77,4%
Opvarende	1,6%
Reder	4,8%
Anders of n.v.t.	16,1%
Totaal	99,9%

Respondenten die 'anders' hebben ingevuld gaven in verreweg de meeste gevallen aan 'schipper / eigenaar' of 'schipper / ondernemer' te zijn. Ook de functie van matroos werd genoemd, net als een aantal malen de term zzp-er. Daarnaast werd er eenmaal aangegeven dat de respondent 'bevrachter' was, net als eenmaal 'sluismeester' en 'hoofd scheepvaart'.

### Vraag 3: Hoe lang vaart u al?

Minder dan 2 jaar	2,8%
2 – 5 jaar	4,7%
5 – 10 jaar	8,9%
10 – 20 jaar	18,6%
Meer dan 20 jaar	65,0%
Totaal	100,0%

**Vraag 4: Met welk soort transport houdt u zich hoofdzakelijk bezig?  
(meerdere antwoorden mogelijk)**

Diervoeders, consumptiegoederen, granen e.d. bulk	73,5%
Grondstoffen bulk (ertsen e.d.)	50,3%
Afvalstoffen bulk (glas, oud ijzer, etc)	25,8%
Containers	21,8%
Chemicaliën	2,4%
Benzine / diesel	2,9%
Gas	0,0%
Zand / grind	46,6%
Anders of n.v.t.	12,6%

**Vraag 5: Op welk type schip vaart u (tonnage)?**

Minder dan 500 ton	12,9%
500 - 750 ton	17,1%
750 - 1000 ton	10,2%
1000 - 2000 ton	30,3%
2000 - 5000 ton	25,5%
Meer dan 5000 ton	4,0%
Totaal	100,0%

**Vraag 6: Wat is het bouwjaar van uw schip**

Voor 1940	11,7%
1940 - 1960	18,9%
1961 - 1976	31,8%
1977 - 1990	9,2%
1991 - 2000	7,9%
2001 - 2009	20,6%
Totaal	100,1%

**Vraag 7: wat is hoofdzakelijk uw vaargebied  
(meerdere antwoorden mogelijk)**

Binnenlands (NL)	55,2%
Noord - Zuid	40,2%
Duitse kanalen	34,7%
Rijnvaart met zijrivieren	59,3%
Donauvaart	13,7%

Daarnaast was er de antwoordmogelijkheid 'Anders of n.v.t.'. Hier werd in een aantal gevallen een specificatie gegeven of een toevoeging van het schipstype (zoals Dortmund of Spits).

### Vraag 8: Bouwt u op dit moment pensioen op?

Ja, ik bouw pensioen op	50,4%
Nee, mijn pensioen zit in mijn schip	37,0%
Geen van beide	12,7%
Totaal	100,1%

### Vraag 9: Wat is de geschatte dagwaarde van uw schip?

Minder dan €50.000,-	2,9%
€50.000,- tot €100.000,-	12,2%
€100.000,- tot €250.000,-	21,9%
€250.000,- tot €500.000,-	13,7%
€500.000,- tot €1.000.000,-	13,0%
€1.000.000,- tot €2.000.000,-	11,1%
Meer dan €2.000.000,-	25,2%
Totaal	100,0%

Daarnaast was er een klein aantal schippers (43) dat de dagwaarde van hun schip niet kon of niet wilde inschatten.

## DEEL 2: DE GEVOLGEN VAN DE HUIDIGE ECONOMISCHE CRISIS

### Vraag 10: Heeft de huidige economische crisis merkbare gevolgen op uw werk of inkomsten?

Sterk negatieve gevolgen	58,6%
Negatieve gevolgen	33,0%
Neutraal / geen gevolgen	7,7%
Positieve gevolgen	0,5%
Sterk positieve gevolgen	0,2%
Totaal	99,9%

### Vraag 11: Merkt u zelf dat er sprake is van een afnemende vraag naar transport (volume) via de binnenvaart?

Ja, veel minder vraag	53,9%
Ja, minder vraag	36,8%
Neutraal	8,0%
Nee, er is juist meer vraag	1,3%
Totaal	100,0%

#### 11a: Eventuele toelichting bij vraag 11 (bijvoorbeeld een percentage)

197 schippers hebben hier gereageerd waarbij er zeer veel verschillende antwoorden zijn gegeven. De gegeven percentages van de daling van de vracht (in volume) lopen uiteen van ongeveer 20% tot 100% (dus geen enkele vracht meer). Een aantal kenmerkende antwoorden is besproken in het hoofdstuk 'Resultaten'.

### 12: Is in uw omgeving sinds de economische crisis de betaalde vrachtprijs (per ton/km) merkbaar veranderd?

Ja, de prijzen (per ton/km) zijn sterk gestegen	1,8%
Ja, de prijzen (per ton/km) zijn gestegen	0,4%
Nee, de prijzen zijn hetzelfde gebleven	5,5%
Ja, de prijzen (per ton/km) zijn gedaald	13,7%
Ja, de prijzen (per ton/km) zijn sterk gedaald	78,6%
Totaal	100,0%

#### 12a: Eventuele toelichting (bijvoorbeeld percentages)

190 schippers hebben hierbij een toelichting gegeven. De meerderheid gaf een schatting van de daling van de vrachtprijs. De indicaties varieerden tussen de 30 en de 70%. Gemiddeld spreken de schippers over een daling van de vrachtprijs van ongeveer 50%. Een aantal kenmerkende antwoorden is besproken in het hoofdstuk 'Resultaten'.

### 13. Heeft u of uw bedrijf financiële problemen?

Ja	41,4%
Nee	58,6%
Totaal	100,0%

**13a: Hoe ernstig zijn uw financiële problemen? (Indien antwoord 'Ja' op vraag 13)**

Niet zo ernstig, ze zijn wel op te vangen	12,5%
Tamelijk ernstig, zonder acute dreiging van faillissement	67,8%
Zeer ernstig, er dreigt faillissement	19,7%
<b>Totaal</b>	<b>100,0%</b>

**13b. Welke maatregelen zijn of worden genomen om de financiële problemen het hoofd te bieden? (meerdere antwoorden mogelijk)**

Bij deze vraag hebben veel schippers aangeven dat zij hebben gesneden op de kosten, spaargeld hebben aangesproken, een extra lening hebben afgesloten of personeel hebben ontslagen. Vooral in de mogelijke toelichting die kon worden ingevuld, werden veel persoonlijke situaties genoemd. Een aantal hiervan wordt genoemd in het hoofdstuk 'Resultaten'.

**14. Heeft of had u recent (in 2009) nog personeel in dienst?**

Ja	45,2%
Nee	54,8%
<b>Totaal</b>	<b>100,0 %</b>

**14a. Hoeveel mensen hebt u nu in dienst (op full-time basis)? (indien antwoord bij 14: 'Ja')**

Niemand meer	9,6%
1	46,4%
2	23,4%
3	5,0%
4	5,0%
5	4,6%
6 – 10	4,2%
Meer dan 10	1,7%
<b>Totaal</b>	<b>100,0%</b>

**14b. Hebt u al mensen moeten ontslaan als gevolg van de huidige crisis?**

Nee, en dat gaat ook zeker niet gebeuren	30,2%
Nee, maar dat wordt wellicht wel noodzakelijk	37,8%
Ja, te weten...	32,0%
<b>Totaal</b>	<b>100,0%</b>

Bij het antwoord 'Ja, te weten...' hebben 70 schippers aangegeven dat zij al mensen hebben ontslagen. Het gemiddelde aantal ontslagen per schipper bedraagt ruim 2 (2,07). Eén ondernemer heeft zelfs al 16 mensen moeten ontslaan.

### 15. Hebt u zelf het laatste jaar geprobeerd om een lening of een andere vorm van krediet te krijgen?

Ja	26,5%
Nee	73,5%
Totaal	100,0%

De mensen die bij vraag 15 'Ja' hebben geantwoord, werd de volgende vraag gesteld.

#### 15a. Bent u op problemen gestuit om een lening te krijgen

Nee, ik heb de lening zonder problemen gekregen	63,4%
Ja, de bank weigerde mij krediet te verschaffen	17,9%
Ja, de gevraagde rente percentages waren te hoog	9,8%
Ja, om een andere reden...	8,9%
Totaal	100,0%

#### 16. Schat u in dat de dagwaarde van uw schip is afgenomen het laatste jaar?

Nee, die dagwaarde van mijn schip is niet afgenomen of zelfs toegenomen	9,1%
Ja, de dagwaarde van mijn schip is afgenomen	90,9%
Totaal	100,0%

#### 16a. Kunt u een schatting maken met hoeveel procent de dagwaarde van uw schip is afgenomen? (indien antwoord bij vraag 16: 'Ja, de dagwaarde van mijn schip is afgenomen.')

Minder dan 5%	0,6%
5 – 10%	10,9%
11 – 15%	12,8%
16 – 20%	23,1%
21 – 30%	24,6%
31 – 40%	10,0%
41 – 50%	10,6%
Meer dan 50%	7,3%
Totaal	99,9

**17. Zou u uw schip willen verkopen?**

Ja, ik zou willen verkopen en de sector verlaten.	17,8%
Ja, ik zou met verlies willen verkopen en de sector willen verlaten.	4,5%
Ja, ik zou met verlies willen verkopen en later terug willen keren.	1,9%
Nee, ik wil (nog) niet verkopen in afwachting van betere tijden.	30,4%
Nee ik wil niet verkopen , varen is mijn manier van leven.	45,4%
<b>Totaal</b>	<b>100,0%</b>

**DEEL 3: MOGELIJKE MAATREGELEN****18. Ik vind dat er (tijdelijk) bodemprijzen voor vracht moeten worden ingevoerd.**

Zeer mee eens	40,4%
Mee eens	28,3%
Neutraal	14,5%
Mee oneens	9,1%
Zeer mee oneens	7,7%
<b>Totaal</b>	<b>100,0%</b>

**19. Ik vind dat er (tijdelijk) een systeem van poolvorming moet worden ingevoerd.**

Zeer mee eens	10,4%
Mee eens	12,4%
Neutraal	28,2%
Mee oneens	23,3%
Zeer mee oneens	25,6%
<b>Totaal</b>	<b>99,9%</b>

**20. Ik vind dat er een breed Europees systeem van toerbeurt moet worden ingevoerd.**

Zeer mee eens	17,7%
Mee eens	13,3%
Neutraal	18,6%
Mee oneens	25,3%
Zeer mee oneens	25,1%
<b>Totaal</b>	<b>100,0%</b>



Toelichting: Bij deze vraag hebben 140 schippers een toelichting gegeven. De meningen over een breed Europees Toerbeurtsysteem lopen zeer sterk uiteen. In het hoofdstuk 'Resultaten' is een overzicht gegeven van veel voorkomende of kenmerkende opvattingen.

**21. Ik vind dat nieuw afgebouwde schepen voorlopig niet op de markt moeten komen.**

<b>Zeer mee eens</b>	50,3%
<b>Mee eens</b>	21,0%
<b>Neutraal</b>	17,6%
<b>Mee oneens</b>	6,2%
<b>Zeer mee oneens</b>	4,9%
<b>Totaal</b>	100,0%

**22. Ik vind dat er voor schepen ouder dan 30 jaar een vrijstelling moet komen van de eisen die voortvloeien uit de nieuwe CCR-regels (dus geen nieuwe eisen t.o.v. de situatie in 2003).**

<b>Zeer mee eens</b>	55,0%
<b>Mee eens</b>	22,2%
<b>Neutraal</b>	8,2%
<b>Mee oneens</b>	7,2%
<b>Zeer mee oneens</b>	7,4%
<b>Totaal</b>	100,0%

Toelichting: 154 schippers hebben hier een aanvullende opmerking gegeven. Veel opmerkingen hadden een sterke overlap. De meest voorkomende en de meest belangrijke opmerkingen staan in het hoofdstuk 'Resultaten' verder uitgewerkt.

**23. Ik vind dat (een gedeelte van) de nieuwe CCR-regels voor alle schepen moeten worden afgelast dan wel herzien.**

<b>Zeer mee eens</b>	38,6%
<b>Mee eens</b>	35,0%
<b>Neutraal</b>	13,4%
<b>Mee oneens</b>	7,2%
<b>Zeer mee oneens</b>	5,8%
<b>Totaal</b>	100,0%

**24. Ik vind dat de mogelijkheid moet worden bekeken om oudere schippers eerder met pensioen te laten gaan (heeft weliswaar geen of nauwelijks effect op de overcapaciteit maar zou veel menselijk leed kunnen voorkomen).**

<b>Zeer mee eens</b>	21,5%
<b>Mee eens</b>	35,9%
<b>Neutraal</b>	27,0%
<b>Mee oneens</b>	11,3%
<b>Zeer mee oneens</b>	4,3%
<b>Totaal</b>	100,0%

**24a. Ik vind dat het mogelijk maken van vervroegde pensioenen (deels) betaald zou mogen worden uit de fondsen voor de sloopregeling. (Deze vraag kwam in beeld indien het antwoord bij 24 was: 'Zeer mee eens', 'mee eens' of 'neutraal'. Dat was voor in totaal 379 schippers het geval.)**

<b>Zeer mee eens</b>	20,0%
<b>Mee eens</b>	35,4%
<b>Neutraal</b>	21,0%
<b>Mee oneens</b>	16,6%
<b>Zeer mee oneens</b>	6,9%
<b>Totaal</b>	99,9%

**25. Ik vind dat het (tijdelijk) makkelijker moet worden om toegang te krijgen tot kredieten / leningen.**

<b>Zeer mee eens</b>	10,8%
<b>Mee eens</b>	25,4%
<b>Neutraal</b>	29,3%
<b>Mee oneens</b>	22,0%
<b>Zeer mee oneens</b>	12,5%
<b>Totaal</b>	100,0%

Toelichting: ook bij deze vraag hebben zeer veel schippers (154) een toelichting gegeven. Een aantal kenmerkende antwoorden is besproken in het hoofdstuk 'Resultaten'.

**26. Ik vind dat er geen (nieuwe) staatsgaranties mogen worden afgegeven voor nieuwbouwschepen met een laadcapaciteit van meer dan 2000 ton.**

<b>Zeer mee eens</b>	58,6%
<b>Mee eens</b>	20,7%
<b>Neutraal</b>	9,9%
<b>Mee oneens</b>	6,8%
<b>Zeer mee oneens</b>	4,0%
<b>Totaal</b>	100,0%

Toelichting: ook hier weer veel toelichtingen. 106 schippers hebben hier iets toegevoegd aan hun antwoord bij vraag 26. De antwoorden blijken hier wel vrij eenduidig en de karakteristieke of veel voorkomende antwoorden staan uitgewerkt in het hoofdstuk 'Resultaten'.

**27. Ik vind dat het kabinet / staatssecretaris Huizinga zich meer moet inspinnen om de crisis in de binnenvaart te bestrijden.**

<b>Zeer mee eens</b>	50,3%
<b>Mee eens</b>	31,2%
<b>Neutraal</b>	10,7%
<b>Mee oneens</b>	4,2%
<b>Zeer mee oneens</b>	3,6%
<b>Totaal</b>	100,0%

**28. Staatssecretaris Huizinga moet onmiddellijk de crisis voor de binnenvaart aanmelden bij de Europese Commissie (hierdoor wordt het nemen van aanvullende maatregelen mogelijk).**

<b>Zeer mee eens</b>	53,3%
<b>Mee eens</b>	29,4%
<b>Neutraal</b>	9,3%
<b>Mee oneens</b>	3,8%
<b>Zeer mee oneens</b>	4,2%
<b>Totaal</b>	100,0%

**29. Ik vind dat het kabinet zich moet inspannen om de volgende maatregelen mogelijk te maken (meerdere antwoorden mogelijk en belangrijk dat u alle antwoorden aanvinkt waar u het mee eens bent).**

<b>(Tijdelijk) instellen van bodemprijzen</b>	67,7%
<b>(Tijdelijk) invoeren van een systeem van poulevorming</b>	23,4%
<b>Het (tijdelijk) opleggen van nieuwe schepen</b>	62,1%
<b>Het vrijstellen van de CCR-eisen voor schepen van ouder dan 30 jaar</b>	66,7%
<b>Het afstellen of herzien van alle nieuwe CCR-regels voor alle schepen</b>	53,2%
<b>Het mogelijk maken dat oudere schippers eerder met pensioen gaan</b>	47,8%
<b>De toegang tot kredieten / leningen tijdelijk vergroten</b>	29,4%
<b>Geen garantiekredieten meer verstrekken voor financiering van nieuwbouw van schepen / uitbreiding van de vloot.</b>	72,0%
<b>Kortere vaardagen instellen (van bijvoorbeeld maximaal 14 uur per dag)</b>	37,7%
<b>Kortere vaarweek invoeren (maximaal 6 dagen per week varen)</b>	34,0%
<b>Importverbod op schepen</b>	28,8%
<b>Geen van deze maatregelen, de overheid moet zich hier niet mee bemoeien</b>	4,3%

Toelichting: 117 schippers hebben hier een wijd scala aan antwoorden gegeven. Veel ervan komen overeen, maar de belangrijkste en zeker ook de meest originele ideeën worden besproken in het hoofdstuk 'Resultaten'.

**30. Als u zou moeten voldoen aan alle nieuwe CCR-eisen, moet u dan investeren in veranderingen aan uw schip?**

<b>Ja</b>	59,7%
<b>Misschien</b>	14,2%
<b>Nee</b>	18,6%
<b>Dat heb ik al gedaan</b>	7,5%
<b>Totaal</b>	100,0%

### 30a. Kunt u een inschatting maken van de hoogte van de investeringen die u moet doen of hebt gedaan om te voldoen aan alle nieuwe CCR-eisen?

Nee, dat is (nog) niet in te schatten (1)	33,4%
Minder dan €5000,- (2)	4,2%
€5000,- tot €10.000,- (3)	4,5%
€10.000,- tot €25.000,- (4)	13,1%
€25.000,- tot €50.000,- (5)	13,1%
€50.000,- tot €100.000,- (6)	15,6%
Meer dan €100.000,- (7)	16,2%
<b>Totaal</b>	<b>100,0%</b>

### 31. Hebt u zelf nog aanvullende opmerkingen of voorstellen?

Bij deze extra mogelijkheid om nog aanvullingen te doen hebben 110 schippers gereageerd. De belangrijkste opmerkingen staan vermeld in het hoofdstuk 'Resultaten'.











## BIJLAGE 3: AANVULLENDE ANALYSES

In bijlage 2 zijn de resultaten van de vragen weergegeven voor alle schippers. Het is echter ook relevant om te zien hoe specifieke groepen schippers hebben gereageerd. Zo kan bijvoorbeeld worden gekeken of schippers met een klein schip andere antwoorden hebben gegeven dan schippers met een groter schip. Daarom is er een aantal aanvullende analyses gedaan die in het hoofdstuk 'Resultaten' ook al besproken zijn.

### ANALYSE 1 DE INVLOED VAN SCHEEPSGROOTTE OP DE RESULTATEN

Hiervoor is vraag 5 gebruikt als een extra variabele waardoor duidelijk wordt of schippers met een kleiner schip een andere mening hebben dan schippers met een groot schip.

### DEEL 2: DE GEVOLGEN VAN DE HUIDIGE ECONOMISCHE CRISIS

#### Vraag 10: Heeft de huidige economische crisis merkbare gevolgen op uw werk of inkomsten? (extra variabele scheepsgrootte (tonnage))

	Alle schippers	< 500 ton	500-750 ton	750-1000 ton	1000-2000 ton	2000-5000 ton	> 5000 ton
<b>Sterk negatieve gevolgen</b>	58,6%	36,4%	52,7%	42,6%	62,3%	77,1%	57,1%
<b>Negatieve gevolgen</b>	33,0%	53,0%	33,0%	40,7%	33,3%	18,6%	19,0%
<b>Neutraal / geen gevolgen</b>	7,7%	10,6%	13,2%	14,8%	4,3%	2,9%	23,8%
<b>Positieve gevolgen</b>	0,5%	0,0%	1,1%	1,9%	0,0%	0,7%	0,0%
<b>Sterk positieve gevolgen</b>	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%
<b>Totaal</b>	99,9%	100,0%	100,0%	100,0%	99,9%	100,0%	99,9%



**17. Zou u u w schip willen verkopen? (extra variabele scheepsgrootte (tonnage))**

	Alle schippers	< 500 ton	500-750 ton	750-1000 ton	1000-2000 ton	2000-5000 ton	> 5000 ton
Ja, ik zou willen verkopen en de sector verlaten	17,8%	12,5%	26,2%	20,0%	16,6%	17,2%	11,1%
Ja, ik zou met verlies willen verkopen en de sector willen verlaten	4,5%	4,7%	4,8%	6,0%	2,5%	5,5%	5,6%
Ja, ik zou met verlies willen verkopen en later terug willen keren	1,9%	0,0%	1,2%	0,0%	2,5%	3,1%	5,6%
Nee, ik wil (nog) niet verkopen in afwachting van betere tijden	30,4%	17,2%	22,6%	34,0%	33,8%	36,7%	33,3%
Nee ik wil niet verkopen, varen is mijn manier van leven	45,4%	65,6%	45,2%	40,0%	44,6%	37,5%	44,4%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

**DEEL 3: MOGELIJKE OPLOSSINGEN****19. Ik vind dat er (tijdelijk) een systeem van poolvorming moet worden ingevoerd. (extra variabele scheepsgrootte (tonnage))**

	Alle schippers	< 500 ton	500-750 ton	750-1000 ton	1000-2000 ton	2000-5000 ton	> 5000 ton
Zeer mee eens	10,4%	9,4%	6,6%	2,0%	11,0%	17,7%	6,3%
Mee eens	12,4%	9,4%	9,2%	16,3%	10,2%	14,2%	25,0%
Neutraal	28,2%	32,1%	32,9%	30,6%	29,1%	23,9%	31,3%
Mee oneens	23,3%	22,6%	22,4%	18,4%	22,8%	24,8%	25,0%
Zeer mee oneens	25,6%	26,4%	28,9%	32,7%	26,8%	19,5%	12,5%
Totaal	99,9%	99,9%	100,0%	100,0%	99,9%	100,1%	100,1%

**20. Ik vind dat er een breed Europees systeem van toerbeurt moet worden ingevoerd. (extra variabele scheepsgrootte (tonnage))**

	Alle schippers	< 500 ton	500-750 ton	750-1000 ton	1000-2000 ton	2000-5000 ton	> 5000 ton
Zeer mee eens	17,7%	47,2%	18,4%	15,7%	16,0%	6,9%	0,0%
Mee eens	13,3%	15,1%	11,8%	15,7%	13,7%	9,5%	33,3%
Neutraal	18,6%	17,0%	19,7%	21,6%	16,0%	21,6%	13,3%
Mee oneens	25,3%	15,1%	26,3%	21,6%	30,5%	24,1%	33,3%
Zeer mee oneens	25,1%	5,7%	23,7%	25,5%	23,7%	37,9%	20,0%
Totaal	100,0%	100,1%	99,9%	100,1%	99,9%	100,0%	99,9%

**26. Ik vind dat er geen (nieuwe) staatsgaranties mogen worden afgegeven voor nieuwbouwschepen met een laadcapaciteit van meer dan 2000 ton. (extra variabele scheepsgrootte (tonnage))**

	Alle schippers	< 500 ton	500-750 ton	750-1000 ton	1000-2000 ton	2000-5000 ton	> 5000 ton
<b>Zeer mee eens</b>	58,6%	71,2%	57,5%	86,3%	67,6%	37,7%	13,3%
<b>Mee eens</b>	20,7%	19,2%	20,0%	11,8%	21,3%	24,6%	33,3%
<b>Neutraal</b>	9,9%	7,7%	12,5%	2,0%	5,9%	17,2%	6,7%
<b>Mee oneens</b>	6,8%	1,9%	3,8%	0,0%	2,9%	13,9%	33,3%
<b>Zeer mee oneens</b>	4,0%	0,0%	6,3%	0,0%	2,2%	6,6%	13,3%
<b>Totaal</b>	100,0%	100,0%	100,1%	100,1%	99,9%	100,0%	99,9%

**27. Ik vind dat het kabinet / staatssecretaris Huizinga zich meer moet inspinnen om de crisis in de binnenvaart te bestrijden. (extra variabele scheepsgrootte (tonnage))**

	Alle schippers	< 500 ton	500-750 ton	750-1000 ton	1000-2000 ton	2000-5000 ton	> 5000 ton
<b>Zeer mee eens</b>	50,3%	57,4%	55,1%	40,0%	50,4%	54,4%	20,0%
<b>Mee eens</b>	31,2%	31,5%	24,4%	40,0%	29,6%	29,6%	53,3%
<b>Neutraal</b>	10,7%	7,4%	6,4%	4,0%	12,6%	12,8%	26,7%
<b>Mee oneens</b>	4,2%	0,0%	7,7%	8,0%	5,9%	0,8%	0,0%
<b>Zeer mee oneens</b>	3,6%	3,7%	6,4%	8,0%	1,5%	2,4%	0,0%
<b>Totaal</b>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

**28. Staatssecretaris Huizinga moet onmiddellijk de crisis voor de binnenvaart aankaarten bij de Europese Commissie. (extra variabele scheepsgrootte (tonnage))**

	Alle schippers	< 500 ton	500-750 ton	750-1000 ton	1000-2000 ton	2000-5000 ton	> 5000 ton
<b>Zeer mee eens</b>	53,3%	57,4%	53,2%	55,1%	50,0%	59,3%	25,0%
<b>Mee eens</b>	29,4%	35,2%	27,8%	18,4%	34,3%	25,2%	37,5%
<b>Neutraal</b>	9,3%	1,9%	8,9%	8,2%	10,4%	9,8%	25,0%
<b>Mee oneens</b>	3,8%	1,9%	6,3%	4,1%	4,5%	1,6%	12,5%
<b>Zeer mee oneens</b>	4,2%	3,7%	3,8%	14,3%	0,7%	4,1%	0,0%
<b>Totaal</b>	100,0%	100,1%	100,0%	100,1%	99,9%	100,0%	100,0%

# SP. ONDERZOEK

## DE SCHIPPER AAN HET WOORD

De binnenvaart is een prachtige beroepstak en een essentiële schakel in de Nederlandse transportbranche. Een vitale binnenvaart kan een bijdrage leveren aan het verminderen van maatschappelijke problemen zoals files, geluidsoverlast en milieuvervuiling.

De economische crisis slaat echter hard toe in de binnenvaart en het dalende aanbod van vracht heeft geleid tot sterk dalende vrachtprijzen. Hierdoor komen veel schippers in grote financiële problemen. Naast de tragische persoonlijke gevolgen die ieder faillissement met zich mee brengt, is een crisis in de binnenvaart ook een bedreiging voor het maatschappelijk belang.

De afgelopen twee maanden hebben meer dan zeshonderd schippers de vragenlijst ingevuld en daarmee hun stem laten horen.

In dit onderzoek komt de schipper aan het woord over de gevolgen van de crisis voor hun beroep en over de manier waarop de schade voor de binnenvaart het beste kan worden beperkt. Alle antwoorden van de schippers zijn gebundeld en hebben geleid tot tien concrete aanbevelingen. Aan de hand van deze aanbevelingen hoopt de SP bij te kunnen dragen aan het zeker stellen van de toekomst van de binnenvaartsector.

In de serie 'Aan het woord' wordt mensen op de werkvloer gevraagd naar hun werkomstandigheden. In deze serie verschenen onder andere 'de leraar', 'de zorg', 'de jeugdzorg', 'het gevangenispersoneel', 'de politie' en 'de schipper'.

